



PROVINCIAAL MEERJARENPROGRAMMA

Infrastructuur en Transport (PMIT 2011-2015)



INHOUDSOPGAVE

	Inleiding	5
	Wegen, Verkeer en Vervoer	5
	Leeswijzer	5
1	Provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur en transport	7
	Doelstelling PMIT	7
	Relevante beleidsdocumenten	7
	Hoofdpijnen Akkoord 2007-2011	9
2	‘Verkeer van mensen, producten en diensten’.	9
	Inhoud PMIT	10
	Doelgroepen PMIT	11
	Financiën	12
	Totale lasten en baten thema 2 ‘Verkeer van Mensen, Producten en Diensten’	14
	Beleidskader 2011	15
	Mobiliteit, verkeersveiligheid en openbaar vervoer	15
	Inleiding	15
3	Uitvoeringsprogramma pmit-projecten	19
	Inleiding	19
	Investerings wegen en vaarwegen	19
	Beheer & Onderhoud wegen en vaarwegen	19
	Projecten PMIT uitvoering 2010	24
	Projecten PMIT voorbereiding 2010	59
	PMIT-tabel investering en niet-jaarlijks onderhoud wegen	79
	PMIT-tabel investering en niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen	84

INLEIDING

Wegen, Verkeer en Vervoer

Een intensief verkeer van mensen, producten en diensten is onlosmakelijk verbonden met Flevoland: centraal in Nederland gelegen, levensader voor de Noordvleugel van de Randstad, schakel naar het Noorden en Oosten van ons land. Het is zaak al dit verkeer, inclusief openbaar vervoer, in beweging te houden. Daarbij dient de druk op de leefomgeving niet toe te nemen en moet het aantal verkeersslachtoffers worden terug gedrongen.

De provincie heeft daarbij een belangrijke positie in het verkeer- en vervoerbeleid. Dit komt tot uiting in de diverse rollen die de provincie daarin heeft, bijvoorbeeld het oplossen van mobiliteitsvraagstukken in samenwerking met andere overheden. Maar daarnaast heeft de provincie ook een belangrijke rol als regisseur, aanjager, initiator of deelnemer. Zo is de provincie voortrekker en belangrijke deelnemer in het opstellen en uitwerken van de netwerkanalyses.

Een deel van het wegen- en vaarwegennet binnen Flevoland valt onder verantwoordelijkheid van de provincie. Het zijn de doorgaande regionale wegen en fietspaden met de bijbehorende rotondes, bruggen, fietstunnels en bruggen, viaducten (kunstwerken), bermen, openbare verlichting, verkeersregelininstallatie en bushaltes / knooppunten. De provincie streeft naar een goed onderhouden wegen- en fietspadennet, zodat mensen zich nu en in de toekomst op een comfortabele, veilige en met een goed in te schatten reistijd kunnen verplaatsen. De provincie voert onderhoud uit, verbetert en legt nieuwe wegen en kunstwerken aan. Het onderhoud bestaat bijvoorbeeld uit het repareren van de weg, het maaien van de bermen en de gladheidbestrijding.

De provincie is opdrachtgever van het openbaar vervoer en ontvanger en verdeler van rijksmiddelen.

De vaarwegen waarvoor de provincie verantwoordelijk is, betreffen doorgaande vaarten binnen Flevoland (die gebruikt worden voor beroeps- en recreatievaart), de bijbehorende sluiscomplexen, de oevers en afmeervoorzieningen (steigers). Reguliere werkzaamheden betreffen onder andere de bediening van de bruggen en sluisen al dan niet

op afstand. Het baggerwerk is gedelegeerd aan het Waterschap.

Leeswijzer

In het hoofdstuk 1 wordt onder andere beschreven welk doel het PMIT dient, het proces van totstandkoming van het PMIT in relatie tot het beleidskader en de financiële spelregels met betrekking tot de dekkingsbronnen voor de PMIT-projecten. Er is speciale aandacht in dit hoofdstuk voor wat het PMIT-programma betekent voor het Hoofdlijnenakkoord van het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland en voor de overige politieke besluiten op het gebied van verkeer en vervoer.

In hoofdstuk 2 wordt het beleid voor het komende jaar beschreven met betrekking tot de activiteiten Mobiliteit, Verkeersveiligheid en Openbaar Vervoer.

In hoofdstuk 3 wordt het beleid met betrekking tot de PMIT-projecten investeringen en niet-jaarlijks onderhoud wegen en vaarwegen nader uitgewerkt. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de geplande projecten voor de periode 2011-2015 weergegeven in het PMIT-programma. Door middel van de projectomschrijvingen wordt inzicht geboden in de doelstelling van het project, de aard van de gekozen oplossing, de doelgroepen, inschatting van de risico's, planning en de dekkingsarrangementen.

1 PROVINCIAAL MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR EN TRANSPORT

Doelstelling PMIT

“Het bieden van overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma’s en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Flevoland, zodat provinciale investeringen en onderhoudswerken op het gebied van inhoud, tijd en geld integraal afgewogen kunnen worden. Belangrijke thema’s daarbij zijn ‘bereikbaarheid’, ‘verkeersveiligheid’, ‘staat van onderhoud’ en ‘duurzaamheid’. Daarnaast verschaft het PMIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse partijen”.

Relevante beleidsdocumenten

Met betrekking tot de opstelling van het PMIT zijn de volgende beleidsdocumenten belangrijk:

- Nota Mobiliteit (op Rijksniveau)
- het Omgevingsplan¹, waarin het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) is geïntegreerd
- Nota Mobiliteit Flevoland (op provinciaal niveau) dat is samengesteld uit diverse bouwstenen zoals het maatregelenpakket verkeersveiligheid, de OV-visie en de geactualiseerde bouwstenen met betrekking tot wegen en vaarwegen

Politieke sturing van het PMIT wordt gegeven door het Hoofdlijnenakkoord 2007-2011 van het college van Gedeputeerde Staten van Flevoland. In het Hoofdlijnenakkoord is ten aanzien van thema 2 ‘Verkeer van mensen, goederen en diensten’ het volgende opgenomen:

¹ Het Omgevingsplan is een wettelijk plan bestaande uit o.a. een streekplan, milieuplan, waterhuishoudingplan en verkeer- en vervoerplan.

HOOFDLIJNEN AKKOORD 2007-2011

‘Verkeer van mensen, producten en diensten’.

“De ontwikkeling van onze provincie vereist een goede ontsluiting van Zuidelijk Flevoland. Het college ondersteunt de stroomlijnvariant, hoewel wij van mening zijn dat een tunnel naast het Naardermeer uit verkeers- en milieutechnisch oogpunt de beste oplossing is. We stellen een fonds in voor de investeringen in provinciale wegen.

Het college is uitgesproken voorstander van de aanleg van de Zuiderzeelijn. We kiezen ervoor om verdere reserveringen daarvoor te maken. Indien het Rijk besluit de Zuiderzeelijn niet aan te leggen, wil het college de gereserveerde middelen aanwenden voor de aanleg van de IJmeerlijn, de ontsluiting van de luchthaven Lelystad en de cofinanciering voor het transitiepakket voor Noordelijk Flevoland. Het college is niet bereid de inmiddels gereserveerde middelen in te zetten voor de ontwikkeling van de Hanzelijn++ varianten.

Het college zal het Rijk houden aan de toezegging over de doorvaarhoogte van de brug bij Ramspol.

Het college kiest voor de aanleg van een carré van vierbaanswegen rond luchthaven Lelystad

(A6, A27, Larserweg, Gooiseweg). We onderzoeken of verdubbeling van de Gooiseweg eerder mogelijk is dan zoals in de Nota Mobiliteit is opgenomen, waarbij een combinatie met de aanleg van het ecoduct voor Oostvaarderswold² tot kostenreductie kan leiden.

Het huidige experiment met openbaar vervoer tegen nultarief in de daluren tussen Zeewolde en Almere zal worden uitgebreid met de lijn Dronten-Lelystad om een meer representatief beeld te krijgen. Samen met de vervoerder zal gezocht worden naar een optimale aansluiting tussen bus en trein om reizigers uit Noordelijk en Oostelijk Flevoland een zo kort mogelijke reistijd naar de Randstad te bieden. Er wordt ruimte gezocht om voor bepaalde doelgroepen een gereduceerd tarief te heffen.

Besluitvorming hierover zal worden gekoppeld aan de concessieverlening.

Het project Regiotaxi is succesvol. Vanuit onze verantwoordelijkheid voor een dekkend OV systeem hebben we besloten de gebieden waar een gereduceerd tarief wordt geheven, uit te breiden. We zetten het huidige samenwerkingsverband met de deelnemende gemeenten voort. De gemeente Urk wordt nogmaals uitgenodigd deel te nemen.”

Het PMIT 2011-2015 geeft invulling aan het Hoofdlijnenakkoord door de volgende projecten te programmeren:

- Aansluiting van de Luchthaven Lelystad op de Larserweg (2015)
- Als onderdeel van de aanleg en onderhoud van de carré om de Luchthaven Lelystad wordt groot onderhoud aan de verharding van de Larserweg uitgevoerd (2014), diverse tracés van de Gooiseweg verdubbeld en een rotonde gereconstrueerd (2011-2014)

- Met betrekking tot het openbaar vervoer worden DRIS-panelen aangebracht bij OV-haltes (2012) en diverse OV-haltes beter toegankelijk gemaakt voor minder-validen.

² In de nota Ruimte is vastgelegd dat er een ecologische verbinding tussen de Oostvaardersplassen-Veluwe-Duitsland moet komen. Hiertoe heeft de Provincie Flevoland in het Omgevingsplan Flevoland 2006 een gebied aangewezen als groen-blaauwe zone Oostvaarderswold. De verbinding moet in 2014 zijn aangelegd.

Aan politieke besluiten is invulling gegeven door de reconstructie van de Markerwaarddijk (2011/2012) en de Vollenhoverbrug (2011/2012) versneld uit te voeren ter maximale benutting van het beschikbare budget.

Openbare verlichting wordt langs de provinciale wegen vervangen (2011-2015) met als doel minder energieverbruik, minder lichthinder en CO₂-reductie. Verharding van diverse fietspaden wordt vervangen door betonverharding, rekening houdend met het aspect duurzaamheid (levensduurverlengend).

Tot slot dient het Provinciaal MeerJaren Programma Flevoland landelijk gebied (PMJP) vermeld te worden als belangrijk programma voor het PMIT. Ter invulling van het PMJP wordt gewerkt aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers, realiseren ontsnipperende voorzieningen en herstel / ontwikkeling van de beplantingstructuur langs de provinciale wegen.

Een volgend belangrijk project in dit kader is het op afstand gaan bedienen van de provinciale vaarwegobjecten vanaf één centrale locatie middels een glasvezel-verbinding. Omdat het project bijdraagt aan de PMJP-doelstelling om knelpunten in de landelijke vaarroutes op te heffen is er een significante bijdrage vanuit het PMJP-budget gereserveerd.

Doel van het op afstand bedienen is enerzijds het serviceniveau te verhogen door ruimere bedieningstijden en anderzijds efficiënter om te gaan met de inzet van bedieningspersoneel. De Provincie Flevoland heeft het initiatief genomen om samen met andere organisaties (andere overheden, toerisme, welzijn en zorg) in Flevoland het glasvezelnetwerk aan te besteden. Omdat formele besluitvorming over de financiering nog niet is afgerond is het project niet opgenomen in de PMIT-programmering. Zodra de aanleg van het glasvezelnetwerk is gegund zal bij de eerstvolgende actualisatie het project worden opgenomen in het PMIT-programma.

Inhoud PMIT

Het PMIT bevat een middellange termijnplanning (planningshorizon is vijf jaar) van de projecten op het gebied van verkeer en vervoer van de provincie Flevoland.

Er is een onderscheid tussen enerzijds projecten en anderzijds activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer.

Projecten zoals opgenomen in het PMIT-programma zijn bijvoorbeeld: de aanleg van een rotonde, vervangen van de verharding van een rijbaan en het verbeteren van OV-haltevoorzieningen ten behoeve van minder validen.

Activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer betreffen onder andere het lobbyen en onderhandelen om de voortgang van projecten gepland voor na 2015 positief te beïnvloeden, educatie en communicatie met betrekking tot verkeersveiligheid en OV-concessiebeheer. Activiteiten zijn niet opgenomen in het PMIT-programma. Wel zijn de beleidsuitgangspunten in hoofdstuk 2 uitgewerkt.

Het PMIT 2011-2015 specificeert:

- Waarom wordt een project uitgevoerd?
- Welke projecten worden uitgevoerd?
- Wat gaat een project kosten? Hoe wordt een project gedekt?
- Wanneer wordt een project uitgevoerd?

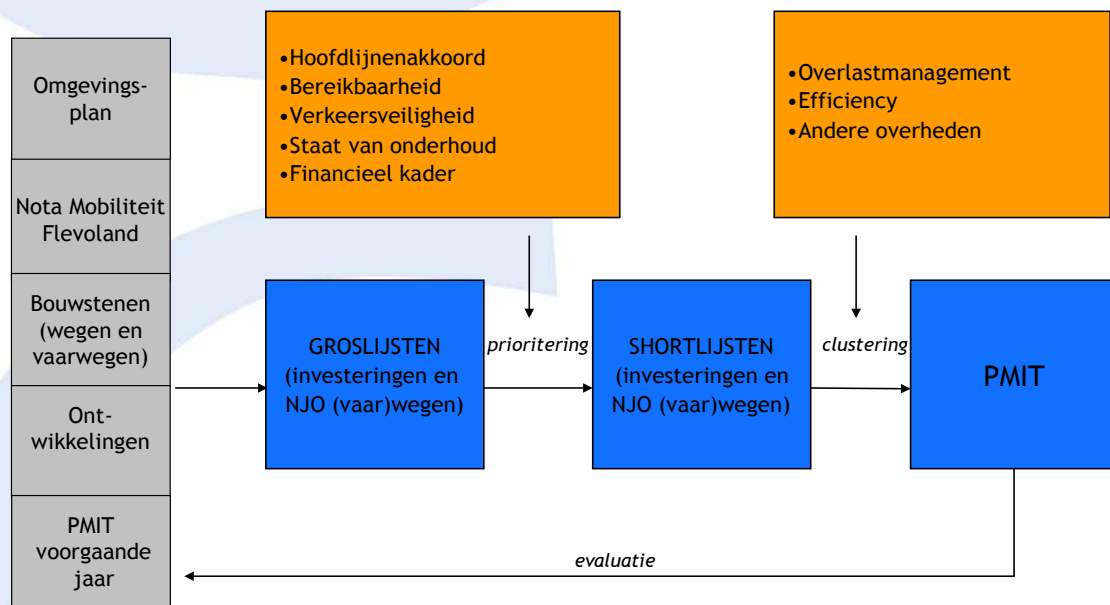
De inhoud van het PMIT is tot stand gekomen na een integrale samenwerking (intern) met vertegenwoordigers van andere vakafdelingen, PMJP en speerpuntprogramma's, zoals het project Oostvaarderswold.

Externe voorbereiding heeft plaatsgevonden door het programma voor te leggen aan het ambtelijk en bestuurlijk Vervoerberaad na overleg met weg- en vaarweg beheerders van andere overheden en plaatselijke belanghebbenden.

Bij het opstellen van het programma is rekening gehouden om de overlast voor de burgers zoveel mogelijk te beperken. Dit gebeurt door zo min mogelijk projecten op één wegvak gedurende een bepaalde periode te programmeren, efficiency (tijd, gebied en schaalvoordelen) en het afstemmen van de voorgenomen werkzaamheden met andere overheden.

Schematisch is het proces van totstandkoming van het PMIT in volgend overzicht weergegeven.

Proces



Doelgroepen PMIT

Het PMIT is een geïntegreerd geheel, waarin beleid wordt vertaald naar concrete uitvoeringsprojecten.

Het PMIT is bedoeld voor een aantal interne en externe doelgroepen.

Wie	Hoe	Doel
Provinciale Staten (PS)	Ontvangen het PMIT ter inzage en stellen het raamkrediet (kader) van het PMIT-programma vast	Bij het vaststellen van de programmabegroting
Gedeputeerde Staten (GS)	Stellen het PMIT vast ter uitvoering	Als detaillering van de financiële budgetten in de productenraming
Directieteam (DT)	Krijgen het PMIT als bijlage	Ten behoeve van het vaststellen van tijd en capaciteit in het afdelingsplan
Afdeling WVV	Stelt het PMIT op en gebruikt het	Als input voor het afdelingsplan ³ , bureauplannen en individuele werkplannen ter uitvoering van de projecten en het op een gedegen wijze uitvoering geven aan het projectmatig werken
Externe instellingen, decentrale overheden en belangenorganisaties	Ontvangen het PMIT	Ter informatie ten behoeve van o.a. het opstellen van eigen plannen

³ De missie van de afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer is 'Wij realiseren een goed, veilig en duurzaam vervoer in Flevoland' door:

- Verbeteren interne en externe infrastructurele ontsluiting
- Bieden van aantrekkelijke reismogelijkheden
- Het Flevolandse verkeer veiliger te maken
- Beperken van overlast van verkeer en vervoer

Financiën

De PMIT-projecten worden uit diverse bronnen gedekt. Ter bepaling van het zogenaamde dekingsarrangement per project wordt het '7-stappen plan' gehanteerd:

- 1 Bepalen rijksbijdrage (MIRT)
- 2 Bepalen bijdrage derden
- 3 Bepalen deel BDU
- 4 Bepalen deel gemeenten
- 5 Bepalen deel provinciale middelen
- 6 Bepalen deel PMIT, in combinatie met NJO
- 7 Bepalen deel Infrafonds

In het volgende schema worden per dekkingsbron de spelregels weergegeven.

Nr.	Dekkingsbron	Spelregels
1/2/4/5	Rijksbijdrage, bijdrage derden, bijdrage gemeenten en provinciale middelen	Tijdens diverse overlegstructuren op lokaal, regionaal en nationaal niveau wordt gelobbyd om de projecten die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en staat van onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen verbeteren op de agenda te krijgen en te houden. Belangrijke voorwaarde hierbij is het gemeenschappelijk belang waartegenover een financiële bijdrage staat. Voor het bepalen van de (extra) provinciale middelen, naast het reguliere budget voor verkeer en vervoer, wordt het interne planning & control traject gebruikt.
3	BDU (Brede Doel Uitkering)	Vanuit het rijk ontvangt de provincie jaarlijks geormerkt geld voor regionale activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer. Bij de verdeling van BDU-middelen heeft het vervoerberaad (gedeputeerde, H.I.D. Rijkswaterstaat en wethouders van de inliggende gemeenten) een prominente adviserende rol, waarna GS het BDU-verdeelmodel voor het betreffende jaar vast stelt. Doel van de BDU is op basis van de gestelde doelstellingen van PS op grond van de nota Mobiliteit Flevoland de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland te waarborgen en te verbeteren. De BDU wordt ingezet als dekking voor activiteiten op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding, verkeersveiligheid, OV en infrastructurele projecten. NB: aanvullende provinciale beleidsregel is dat maximaal 50% BDU beschikbaar wordt gesteld aan infrastructurele werken van € 1 miljoen of meer.

6	Voorziening nietjaarlijks onderhoud (NJO) wegen en vaarwegen	<p>De voorziening dient om de lasten met betrekking tot groot onderhoud aan de provinciale wegen en vaarwegen gelijkmatig over de jaren te spreiden en dient tevens als financiële buffer bij calamiteiten. Over een langere periode gerekend horen toevoegingen en onttrekkingen aan de voorzieningen aan elkaar gelijk te zijn.</p> <p>NB: De jaarlijkse dotatie (middels de begroting) is gebaseerd op het kwaliteitsniveau ‘matig’ voor de provinciale wegen zoals vastgesteld in de bouwstenen⁴ door PS.</p>
6	Investeringswegen	<p>Investeringswegen hebben betrekking op relatief kleine investeringsprojecten wegen ten behoeve van de realisatie van de doelstellingen van de nota Mobiliteit Flevoland op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.</p> <p>Daarnaast wordt het investeringsvolume ingezet als 50% cofinanciering BDU voor grotere infrastructurele projecten.</p> <p>Bij de uitgaven aan projecten wordt onderscheid gemaakt tussen netto en bruto investeringen (exclusief BTW). De bruto investering van een project zijn voor aftrek van ontvangen gelden van derden (bijdragen van gemeenten en doeluitkeringen zoals de BDU van het Rijk).</p> <p>De (netto) investeringen in wegen worden geactiveerd. De investeringen worden in 20 jaar afgeschreven tegen een rekenrente van 5%. De kapitaallasten worden verantwoord in de exploitatie begroting. De niet benutte kapitaallasten in een jaar komen ten gunste van het betreffende rekeningresultaat. Monitoring vindt plaats middels de staat van vaste activa.</p>
7	Infrafonds	<p>Het Infrafonds is door PS in 2006 bij motie ingesteld als strategische reserve voor majeure infrastructurele projecten met als dekking de opcenten motorrijtuigenbelasting (MRB) om de uitvoering van de nota Mobiliteit Flevoland mogelijk te maken. Daartoe zijn destijds de opcenten verhoogd.</p> <p>Doel van het Infrafonds is op basis van de gestelde doelstellingen van PS op grond van de nota Mobiliteit Flevoland de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de provincie Flevoland op lange termijn te waarborgen en te verbeteren.</p> <p>Als kader voor de uitgaven ten laste van het Infrafonds geldt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. in de Nota Mobiliteit Flevoland opgenomen grote projecten c.q. capaciteitssprongen op het eigen (vaar)wegennet, zowel ten behoeve van vooronderzoek als realisatie • 2. eigen bijdragen aan grote rijksinfraprojecten, indien die projecten in de Nota Mobiliteit Flevoland zijn aangemerkt als essentieel voor Flevoland, en een eigen bijdrage voor agenda setting dan wel realisatie onontkoombaar is.

⁴ *Bouwstenen zijn een beleidsmatige en financiële onderbouwing van het jaarlijks en niet jaarlijks onderhoud voor de aankomende jaren voor o.a. kunstwerken, verhardingen, sluiscomplexen, etc. De bouwstenen worden éénmaal per 5 jaar geactualiseerd en vastgesteld door PS. Voor het laatst in 2006.*

Over de voornaamste provinciale inkomstenbron, het Provinciefonds, bestaat op dit moment onduidelijkheid. Zeker is dat er een nieuw verdeelmodel voor het Provinciefonds komt. Onzeker is de hoogte van de nieuwe uitkering en het moment waarop het in werking treedt.

Om inzicht te verschaffen in de financiële positie van de Provincie Flevoland, mede gelet op de grote projecten als Schaalsprong Almere en het hoge ambitieniveau om de Provincie Flevoland te ontwikkelen, heeft het beleidsadviserend onderzoeksbureau Cebeon hierna onderzoek verricht. Aan de hand van deze gegevens heeft de afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer een meerjarige investeringsmodule opgesteld welke investeringen de provincie de komende 20 jaar wil doen. Het gaat hier bijvoorbeeld om uitbouw van de stadsautowegen in het kader van de Schaalsprong Almere,

realisatie N23 traject Alkmaar-Zwolle en ontsluiting Luchthaven Lelystad. Daarbij is inzichtelijk gemaakt hoe de investeringen zich verhouden tot de financiële positie. Een bepalende factor in deze zijn de zogenaamde stille lasten⁵. Op dit moment vindt een analyse plaats om de impact van de stille lasten exact te bepalen. In het PMIT-programma 2011-2015 is vooralsnog geen rekening gehouden met de stille lasten.

Het PMIT 2011-2015 is financieel getoetst met behulp van de provinciale begroting, GS/PS-besluiten en het PMIT 2010-2014. Beoordeeld zijn de juistheid van de opgenomen bedragen, de aanwezigheid van provinciale dekking en de doorrekening in de diverse tabellen. Het programma past binnen de beschikbaar gestelde financiële kaders voor de betreffende periode.

Totale lasten en baten thema 2 'Verkeer van Mensen, Producten en Diensten'

Hieronder wordt een totaaloverzicht gegeven van de lasten en baten van dit thema.

Themaonderdeel		Rekening 2009	Begroting 2010 (na wijziging)	Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013	Begroting 2014
2.1 Mobiliteit, verkeer en vervoer	Lasten	27.952	33.172	29.990	30.598	30.248	30.537
	Baten	-26.342	-31.275	-28.342	-28.950	-28.617	-28.906
	Saldo	1.610	1.897	1.648	1.648	1.631	1.631
2.2 Wegen en vaarwegen	Lasten	37.366	40.182	39.343	50.978	38.933	40.243
	Baten	-12.041	-15.017	-14.315	-26.433	-13.217	-14.603
	Saldo	25.326	25.164	25.028	24.545	25.715	25.640
2. Verkeer mensen, produc- ten en diensten	Lasten	65.318	73.354	69.333	81.577	69.181	70.780
	Baten	-38.383	-46.292	-42.657	-55.383	-41.834	-43.509
	Saldo	26.935	27.062	26.676	26.193	27.346	27.271

(Bedragen x € 1.000, door afrondingen kunnen kleine verschillen ontstaan)

⁵ Bij de start van de Provincie Flevoland zijn een groot aantal wegen, kunstwerken, sluisen, etc. 'om niet' overgedragen. Om deze reden wordt niet op de objecten afgeschreven, terwijl de objecten op den duur wel vervangen moeten worden. De lasten van de vervangingsinvestering zijn derhalve niet afgedekt in de begroting.

2 BELEIDSKADER 2011

MOBILITEIT, VERKEERSVEILIGHEID EN OPENBAAR VERVOER

Inleiding

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 onder 'relatie PMIT met beleidskader' is het beleid voor het komende jaar beschreven in de programmabegroting onder thema 2 'Verkeer van mensen, goederen en diensten'. In dit hoofdstuk zijn de beleidsuitgangspunten ten aanzien van de activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer met betrekking tot mobiliteit, verkeersveiligheid en openbaar vervoer nader uitgewerkt.

Mobiliteit

Wat willen we bereiken	<ol style="list-style-type: none">1. Het rijk zal in 2011 starten met de uitvoering van de spoorverdubbeling van de Flevolijn in Almere. Tevens moet er duidelijkheid vanuit het rijk komen over verbeteringen van het spoor en de dienstregeling op de Middellange Termijn.2. Het Rijk is een tracéwetprocedure gestart voor de capaciteitsuitbreiding voor de A27 waarbij mogelijk maatregelen voor het hoogwaardige openbaar vervoervoorziening (HOV) worden betrokken.3. Een betere interne ontsluiting van de gemeente Almere door afspraken te maken met het Rijk en de gemeente Almere. Deze afspraken worden in samenhang met het proces schaalessprong Almere gemaakt.4. Na het besluit om de ontsluiting van de N50 te verbeteren zorgt de provincie Flevoland voor de regie op de vereiste planologische procedure.5. Een verbeterde doorstroming op de N23 door de knelpunten bij Roggebotsluis en passage Dronten op te lossen.
Wat gaan we daarvoor doen	<ol style="list-style-type: none">1. Om de ontsluiting van de provincie Flevoland te verbeteren wordt gelobbyd en onderhandeld tijdens diverse overlegstructuren op lokaal, regionaal en nationaal niveau om de voortgang van projecten positief te beïnvloeden. Dit gebeurt door onderwerpen die de bereikbaarheid positief beïnvloeden op de agenda te krijgen en te houden. Daarnaast werkt de provincie, als volwaardig partner, mee aan projecten door een financiële - en inhoudelijke bijdrage te leveren;2. Naast lobby- en onderhandelingsactiviteiten is Flevoland, namens regionale overheden, de duo partij naast het Rijk;3. Uitvoering geven aan het vervolg van de verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere.4. Uitvoeren van de planologische procedure, met Flevoland als regisseur, voor het deel N50 Emmeloord-Ens.5. Het realiseren van een tweede brug naast Roggebotsluis en het realiseren van de tweede fase van de aanleg N23 (passage Dronten).

Wat zijn de risico's	<ol style="list-style-type: none"> 1. en 2. Het rijk geeft geen of te laat uitvoering aan genoemde maatregelen. 3. Afspraken worden niet of onvoldoende gemaakt. Hierdoor kan stagnatie optreden ten aanzien van geplande woningbouw en arbeidsplaatsen in Zuidelijk Flevoland. 4. De bereikbaarheid van Noordelijk Flevoland verslechtert als er geen invulling wordt gegeven aan deze maatregel. Tevens wordt de toegezegde geormerkte rijksbijdrage van € 10 mln. niet besteed. 5. Geen inhoudelijke of financiële overeenstemming met betrokken regionale en regionale rijkspartijen, waardoor deze N23-projecten niet worden gerealiseerd.
Wat is onze rol	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stimulator, onderhandelaar. 2. Stimulator, regisseur, onderhandelaar. 3. Beleidsbepaler, regisseur, stimulator, belangenbehartiger, onderhandelaar. 4. Regisseur, uitvoerder. 5. Regisseur, stimulator, onderhandelaar, uitvoerder.
Met wie werken we samen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rijk, Prorail, Nederlandse Spoorwegen, Metropoolregio, gemeenten Almere en Lelystad; 2. Rijk, Prorail, Nederlandse Spoorwegen, Metropoolregio, Provincie Utrecht, gemeenten Almere en Zeewolde, Gooi- en Vechtstreek; 3. Rijk en gemeente Almere. 4. Rijk, gemeente Noordoostpolder, gemeente Urk. 5. Rijk, provincie Overijssel en provincie Noord-Holland, gemeente Dronten en Kampen.

Verkeersveiligheid

Wat willen we bereiken	De provincie blijft in de top 3 van de meest verkeersveilige provincies in Nederland, afgemeten aan het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. In 2020 zijn er maximaal 66 ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners.
Wat gaan we daarvoor doen	De provincie vergroot de verkeersveiligheid van de provinciale wegen door uitvoering te geven aan het PMIT programma 2011-2015. Daarnaast stimuleert de provincie de ontwikkeling en uitvoering van projecten en activiteiten die het verkeersgedrag verbeteren door educatie, voorlichting en handhaving.
Wat zijn de risico's	Het voorgestelde pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen leidt niet tot het bereiken van de doelstelling. Ondanks een optimaal pakket, kan door onvoorziene omstandigheden het aantal ernstige slachtoffers hoger uitvallen.

Wat is onze rol	Regisseur en stimulator (naar gemeenten en maatschappelijke partners) en uitvoerder / toezichthouder (verkeersveiligheid provinciale wegen).
Met wie werken we samen	Flevolandse gemeenten, maatschappelijke organisaties (VVN, LTO Noord, Fietzersbond, ANWB, CBR, etc.), IPO, politie, OM, SWOV ⁶ .

Openbaar Vervoer

Wat willen we bereiken	<ol style="list-style-type: none"> 1. Een adequaat openbaar vervoernetwerk, dat voorziet in een basismobiliteit voor iedereen en een belangrijke bijdrage levert aan de bereikbaarheid van de steden, voorzieningen en werklocaties; 2. Streefcijfer Sociale veiligheid openbaar vervoer op basis van de KpVV klantenbarometer bedraagt voor de concessie Almere Streek en IJsselmond 7,8 en voor de concessie Almere-Stad en Lelystad 7,5.
Wat gaan we daarvoor doen	<ol style="list-style-type: none"> 1.1 Voorbereiden van de overgang van de oude naar de nieuwe concessies IJsselmond (incl. stadsvervoer Lelystad) en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Lelystad-Emmeloord-Groningen (Qliner); 1.2 Het beheren van de concessies en het contract Regiotaxi door o.a. het meten van de prestatie-indicatoren, waaronder klanttevredenheid, het inrichten van een onafhankelijk klachtenportaal, introductie van OV-scouts; 1.3 Voltooien invoering OV-chipkaart in heel Flevoland, inclusief nieuwe tarieven structuur; 1.4 Voortzetten van de pilots verlengde Walibi Express en ontsluiting Eemhof door de pilots te faciliteren en te stimuleren door zowel een financiële als inhoudelijke bijdrage; 2 Monitoren en bijsturen zodat de beoogde streefcijfers worden behaald, door middel van het reguliere concessiebeheer.
Wat zijn de risico's	<ol style="list-style-type: none"> 1.1 Achterblijvende kwaliteit van nieuwe vervoerders waardoor afnemend gebruik en lage klanttevredenheid. Risico is (met ingang van de start van de nieuwe concessie IJsselmond per september 2011) daling van inkomsten uit reizigersopbrengsten (opbrengstverantwoordelijkheid provincie) en imago schade provincie; 1.2 Achterblijvende kwaliteit van de vervoerder waardoor afnemend gebruik en lage klanttevredenheid. 1.3 Nieuwe tarievenstructuur wordt onvoldoende geaccepteerd, waardoor klantacceptatie van OV-chipkaart laag uitvalt, met als gevolg afnemend gebruik van het OV en daling van inkomsten uit reizigersopbrengsten; 1.4 Risico is dat pilots op grond van (tussen)evaluaties voortijdig worden beëindigd wegens onvoldoende extra reizigers of te weinig betrokkenheid en inzet van de recreatieondernemers. 2 Geen risico's. Het streefcijfer wordt bepaald door een onafhankelijk reizigersonderzoek.

⁶ SWOV: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Wat is onze rol	1. Beleidsbepaler, Regisseur, Stimulator, Toezichhouder; 2. Beleidsbepaler, Regisseur, Stimulator, Toezichhouder;
Met wie werken we samen	1.1 Vervoerders, provincies Overijssel en Friesland, gemeente Lelystad en OVbureau Groningen&Drenthe; 1.2 Vervoerders, provincies Overijssel en Friesland, gemeente Lelystad, OVbureau Groningen&Drenthe en voor het beheer van de Regiotaxi de vervoerder en de gemeenten Lelystad, Dronten, NOP en Zeewolde; 1.3 Vervoerder, gemeenten Almere en Lelystad, landelijke overlegpartners; 1.4 Vervoerder en ondernemers Flevoboulevard en Eemhof; 2 Vervoerder, politie, OM en gemeenten Almere en Lelystad.

3 UITVOERINGSPROGRAMMA PMIT-PROJECTEN

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een nadere toelichting gegeven over:

- investeringsprojecten wegen en vaarwegen
- niet-jaarlijks onderhoud projecten wegen en vaarwegen.

Daarbij biedt het PMIT-programma inzicht met betrekking tot de inhoud, planning, projectkosten en bijbehorende financiering-/dekkingsarrangementen.

De bedragen in het PMIT-programma zijn exclusief BTW, prijspeil 2010 en maal € 1.000.

Ter inleiding op de PMIT-programma is een specificatie per project opgenomen voor projecten die in 2011 in uitvoering worden genomen en voor projecten die in 2011 in voorbereiding worden genomen ter uitvoering in 2012 of later. Naast een locatieschets of foto wordt het probleem omschreven, de gekozen oplossingen wat de provincie Flevoland wil bereiken, de doelgroep en welke actoren daarvoor benodigd zijn. Daarnaast wordt vermeld wat het project kost en hoe die kosten worden gedekt. Tot slot is een indicatie gegeven van het tijdschema van voorbereiding en uitvoering van het project, inschatting van de risico's en de relaties met andere projecten. De specificaties per project zijn opgenomen in de volgorde van de nummering op de algehele overzichtstekeningen, onderverdeeld in uitvoering en voorbereiding. De kleur rood/oranje staat voor wegprojecten en de kleur blauw voor vaarwegprojecten.

Investeringswegen en vaarwegen

Het investeren in de provinciale wegen beoogt een verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

De verkeersintensiteit op de provinciale wegen neemt jaarlijks toe. De provincie wil bereiken dat de reistijd op de provinciale wegen van deur tot deur in de spits niet langer is dan 1,25 keer de reistijd buiten de spits. Voor de kruispunten en wegvakken waarop de doorstroming afneemt (filevorming) worden maatregelen getroffen. Hiervoor wordt de ontwikkeling van de verkeersintensiteit gevolgd en kan een prioriteit in verbeteringsmaatregelen op kruispunten en wegvakken

worden bepaald. Als eerste komen de kruispunten en wegvakken in aanmerking die de capaciteitsgrens benaderen en/ of overschrijden. Ook aan onveilige kruispunten (blackspots) en wegen wordt prioriteit gegeven. Er vindt tevens afstemming plaats met het niet-jaarlijks onderhoud.

De doelstelling met betrekking tot de investeringen aan het provinciale vaarwegennet hebben als intentie het vaarwegennet voldoende bereikbaar te houden voor de beroeps- en recreatievaart. Het vaarwegennet moet voldoen aan de veiligheidseisen en aantrekkelijk zijn voor toerisme, recreatie en natuur.

In de provinciale vaarten worden aanlegplaatsen aangelegd voor de recreatievaart op locaties waar meerdere voorzieningen aanwezig zijn. Tevens worden aanvaarbeveiliging aangebracht en informatiepanelen geplaatst.

Om te voldoen aan de doelstelling Kaderrichtlijn Water, ter verbetering van de waterkwaliteit uiterlijk in 2022, wordt geïnvesteerd in de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de Provincie Flevoland. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de waterkerende functie, natuur en landschap. De functie van de vaarweg wijzigt niet.

Beheer & Onderhoud wegen en vaarwegen

De provincie is verantwoordelijk voor het aanleggen, beheren en onderhouden van wegen en vaarwegen, inclusief bruggen, via- en aquaducten, sluiscomplexen, verkeersregelinstallaties, openbare verlichtingsinstallaties, etc. Deze infrastructuur is van de provincie en vormt de 'kapitaalgoederen'. Daarnaast bezit de provincie onroerend goed in de vorm van gebouwen waarin de provinciale vestigingen zijn gehuisvest in Emmeloord, Dronten en Zeewolde (Stichtse brug).

Kapitaalgoederen worden gedurende een bepaalde periode gebruikt; dit is de levensduur van het goed. Gedurende de levensduur dient onderhoud te worden uitgevoerd om het kapitaalgoed zodanig in stand te houden, dat het kapitaalgoed veilig en ongestoord gebruikt kan worden en kapitaalvernietiging wordt beperkt. Voor ieder kapitaalgoed wordt van te voren een gewenst onderhoudsniveau (staat) bepaald.

Wegen en Vaarwegen

De instandhouding van het provinciale wegen en vaarwegennet wordt gewaarborgd door alle tot het wegen- en vaarwegennet behorende componenten op goede wijze te beheren, exploiteren en te onderhouden.

Ten aanzien van het wegennet houdt dit in het tijdig uitvoeren van onderhoud aan de verhardingsconstructies, de civiele kunstwerken (bruggen, viaducten, duikers en (fiets)tunnels) de wegmarkering, de bermen, de beplantingen, het wegmeubilair (openbare verlichting, verkeersregelinstallaties, ANWB-bewegwijzeringsborden, RVVbeoording en het meubilair ten behoeve van het openbaar vervoer). Daarnaast zijn een adequate gladheidbestrijding en het voeren van een goed publiekrechtelijk (wegenverkeerswet) en privaatrechtelijk beheer van provinciale eigendommen langs/in provinciale wegen ook belangrijke aspecten om het provinciale wegennet op goede wijze te kunnen beheren, exploiteren en in stand te houden op het gewenste kwaliteitsniveau.

De exploitatie en beheer van het vaarwegennet omvat naast het zorgen voor vastgestelde vaarwegprofielen ook het op tijd uitvoeren van onderhoud aan de sluiscomplexen, de oevers, inclusief de aanwezige oevervoorzieningen zoals steigers, loswallen en servicepunten. Uiteraard draagt het voeren van een goed publiekrechtelijk en privaatrechtelijk beheer van provinciale eigendommen langs/in de provinciale vaarten bij aan het op goede wijze beheren, exploiteren en in standhouden op het gewenste kwaliteitsniveau van het provinciale vaarwegennet.

In de bouwstenen worden de uitgangspunten (kwaliteitsniveaus) met betrekking tot het beheer, de exploitatie en de instandhouding van het wegen- en vaarwegennet voor tenminste vijf jaren vastgelegd. De huidige bouwstenen zijn eind 2006 vastgesteld voor de periode 2008-2012. In 2009 is een notitie vastgesteld over de openbare verlichting langs provinciale wegen.

Aan de hand van de in de bouwstenen geformuleerde uitgangspunten en op basis van inspecties van de werkelijke situatie worden ieder jaar de

onderhoud programma's opgesteld, waarbij de beschikbare financiële middelen de randvoorwaarden vormen met betrekking tot de omvang van de onderhoudsprogramma's.

Er is sprake van verschillende soorten onderhoud: jaarlijks en niet-jaarlijks onderhoud. Het niet-jaarlijks onderhoud (niet regulier) bestaat uit klein onderhoud (gemiddeld om de 3 tot 5 jaar uitgevoerd) en groot onderhoud (gemiddeld om de 10 tot 20 jaar) zoals opgenomen in het PMIT. Onder het jaarlijks onderhoud (regulier) wordt bijvoorbeeld verstaan het dichten van gaten in wegen, het maaien van bermen of het vervangen van kabelwerk in de huisvesting.

Wegen

Verhardingen

Het onderhoud aan de verhardingsconstructies is erop gericht om het in de bouwsteen 'verhardingen' vastgestelde kwaliteitsniveau te handhaven. Dit houdt in dat de verkeersveiligheid voldoende wordt gewaarborgd, doordat nergens veiligheidsnormen worden overschreden. Ook ligt het rijcomfort op een aanvaardbaar niveau en wordt overal tijdig het noodzakelijk zogeheten structureel onderhoud uitgevoerd. Door dit laatste punt is de instandhouding van de constructies voor langere tijd zeker gesteld (duurzaamheid). Er wordt echter geen conserverend onderhoud uitgevoerd, waardoor er sprake is van een geringe kapitaalvernietiging. Aangezien toonbaarheid geen issue is, zullen op bepaalde plaatsen schades of reparatieplekken zichtbaar zijn.

Wegbermen

Het onderhoud van de wegbermen geschiedt aan de hand van een hiertoe opgesteld bermbeheerplan. Het plan voorziet in een maairegime afgestemd op de in een berm aanwezige vegetatie. Het doel hiervan is een verschraving van de bermen, waardoor het afkomend maaisel wordt beperkt en het aantal vegetatiesoorten toeneemt. Het slootbeheer is gebonden aan de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland. De Keur bevat onder andere eisen ten aanzien van het onderhoudsniveau en onderhoudstijdstip.

Gladheidbestrijding

De gladheidbestrijding heeft tot doel het (zoveel mogelijk preventief) bestrijden van gladheid op de wegen en fietspaden. De wegbeheerder heeft namelijk een wettelijk vastgelegde inspanningsverplichting om bij optredende gladheid de weg zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Voordat natte weggedeelten gaan opvriezen wordt een preventieve strooiactie uitgevoerd. Bij sneeuwval wordt een sneeuwbestrijding actie uitgevoerd. Het aantal strooi beurten varieert per jaar sterk en bedraagt gemiddeld 31 preventieve strooiacties en 7 sneeuwbestrijdingacties. In de zogenaamde kwakkelwinters, met temperaturen rond het vriespunt, worden de meeste strooiacties uitgevoerd.

Civiele kunstwerken

Het onderhoud van de kunstwerken is erop gericht om het in de bouwsteen 'civiele kunstwerken' kwaliteitsniveau te handhaven. Dit houdt in dat wordt voldaan aan de randvoorwaarden veiligheid en beschikbaarheid. Er worden geen onderhoudsacties opgenomen ten aanzien van het onderhouden van onderdelen van kunstwerken. In plaats hiervan worden de betreffende onderdelen alleen periodiek vervangen. Bij dit niveau kan aan de overige randvoorwaarden zoals toonbaarheid, duurzaamheid en bruikbaarheid van de kunstwerken niet worden voldaan. Een kortere levensduur van de kunstwerken wordt geaccepteerd als gevolg van dit minimale onderhoudsniveau. In 2010 is een beleidsplan Kunstwerken opgesteld waaruit blijkt dat de beschikbare middelen voor de aankomende periode ontoereikend zijn om de provinciale kunstwerken op het gewenste niveau te beheren en onderhouden.

Openbare verlichting en verkeersregelinstallaties

Het onderhoud van de aan de openbare verlichting en de verkeersregelinstallaties is erop gericht om het aantal storingen en uitval tot een minimum te beperken, opdat de veiligheid van de weggebruikers voldoende is gewaarborgd. Het onderhoud van portalen, masten, uithangers, lantaarns en dergelijke wordt beperkt tot het hoogst noodzakelijke (corrosie bestrijden, controle op materiaalmoetheid) en een vervanging aan het eind van de technische levensduur. In het kader van het koploperschap

wordt er de komende twee jaar extra verlichting vervangen en dimbaar gemaakt om energie te besparen en CO2 reductie te behalen.

Bij de automaten van de verkeersregelinstallaties (VRI) is niet de technische levensduur bepalend, maar het feit dat de fabrikanten maar voor een beperkte tijd garanderen dat reserveonderdelen verkrijgbaar zijn. Waar mogelijk worden bij de VRI- installaties LED-verlichting aangebracht in plaats van de traditionele gloeilampen. Deze investering verdient zich binnen een paar jaar terug doordat wordt bespaard op energiekosten (LED's gebruiken veel minder energie) en op de kosten voor de jaarlijkse vervanging van de lampen. Deze actie is in 2010 afgerond.

Beplanting

Het onderhoud van de beplanting, zijnde bomen en singels, is erop gericht om het eindbeeld te realiseren. Dit eindbeeld is voor de bomen en de singels beschreven in de bouwsteen 'Beplantingen'. Voor de duurzame instandhouding van de boombeplantingen is het boomvervanging plan opgesteld. Een deel van het budget wordt ingezet voor het onderhoud van de sierbeplanting in de rotondes. Jaarlijks wordt ook een zogeheten zorgplichtinspectie uitgevoerd bij circa 1/3 deel van het totale bomenbestand. Hierbij wordt de vitaliteit van de bomen langs de wegen door externen gecontroleerd, zodat voorkomen wordt dat de bomen gevaar opleveren voor de weggebruikers. In 2010 is een beleidsplan Groen opgesteld.

Vaarwegen

Vaarten

Voor de vaarten zijn scheepvaartprofielen vastgesteld uitgaande van de maatgevende scheepsafmetingen (vermeld in de landelijk gehanteerde CVB Richtlijnen) en de maximale invaardiepte bij de sluisen. In de Flevolandse vaarten is het leggerprofiel (profiel benodigd voor de waterafvoer) echter vrijwel overal dieper dan het scheepvaartprofiel. In 2004 is in bestuurlijk overleg overeengekomen dat het Waterschap voortaan het baggerwerk in de vaarwegen op zich gaat nemen en dat de provincie afhankelijk van haar verantwoordelijkheden 20% van de kosten voor het achterstallig baggeronderhoud draagt.



In 2009 en 2010 zijn de eerste locaties gebaggerd volgens het meerjaren baggerplan van het waterschap Zuiderzeeland.

Oeverbescherming

Voor de oeverbescherming is met het waterschap afgesproken dat ook daar gekomen gaat worden tot een verdeling van de kosten en de uitvoering daarvan. Onderhandelingen hierover hebben nog niet tot concrete resultaten geleid. Dit is namelijk in afwachting van het lopende proces gericht op de implementatie van de Waterwet. De provincie heeft daarin de taak om te bepalen welke wateren formeel als vaarwegen worden aangeduid, wie daarvan de beheerder is / wordt en wat de beheerstaken dan gaan inhouden.

Bij de oeverbescherming komen we nu in een onderhoudsintensieve periode terecht waarbij veel oeverbeschermingen dienen te worden vervangen doordat in het verleden grote trajecten ineens zijn aangelegd. Intentie is natuur- en milieuvriendelijk alternatieven toe te passen, op de locaties waar dat mogelijk is, voor de aanwezige verticale oeverbescherming. In 2010 is een actualisatie

uitgevoerd van de inspectie van de oevers in de provinciale vaarten. Op basis daarvan wordt een meerjaren beheer- en onderhoudsplan opgesteld.

Sluiscomplexen

Alle sluisobjecten worden onderhouden op een niveau waarbij de veiligheid en bruikbaarheid zijn gegarandeerd door middel van grote en kleine onderhoudswerkzaamheden. De instandhouding van de complexen vindt plaats op een niveau waarbij niet of nauwelijks kapitaalvernietiging optreedt. Vrijwel alle sluisen in beheer van de provincie hebben een waterkerende functie. Aangezien deze functie van essentieel belang is voor de veiligheid van het achterliggende gebied wordt deze functie elke vijf jaar getoetst door het waterschap Zuiderzeeland. Op termijn wordt op afstand bediend. In 2010 worden hiervoor de eerste maatregelen getroffen, waarbij een glasvezelverbinding wordt aangelegd tussen de diverse objecten en toekomstige centrale bedieningslocatie.

Financiële consequenties van het onderhoud

Zoals eerder is vermeld bestaat het onderhoud uit jaarlijks onderhoud en niet jaarlijks onderhoud. Hieronder wordt inzicht gegeven in de daarmee gemoeide bedragen en de ontwikkeling van de onderhoudsvoorzieningen.

Jaarlijks onderhoud (ten laste van de programma's)

Jaarlijks onderhoud (x € 1000)	2011	2012	2013	2014
Jaarlijks onderhoud Landwegen	5.215	5.215	5.215	5.215
Jaarlijks onderhoud Vaarwegen	1.849	1.459	1.459	1.459

Niet Jaarlijks onderhoud (ten laste van de voorziening)

Niet jaarlijks onderhoud (x € 1000)	2011	2012	2013	2014
Niet jaarlijks onderhoud Landwegen	5.770	5.434	5.885	5.280
Niet jaarlijks onderhoud Vaarwegen	2.630	1.350	1.955	1.125

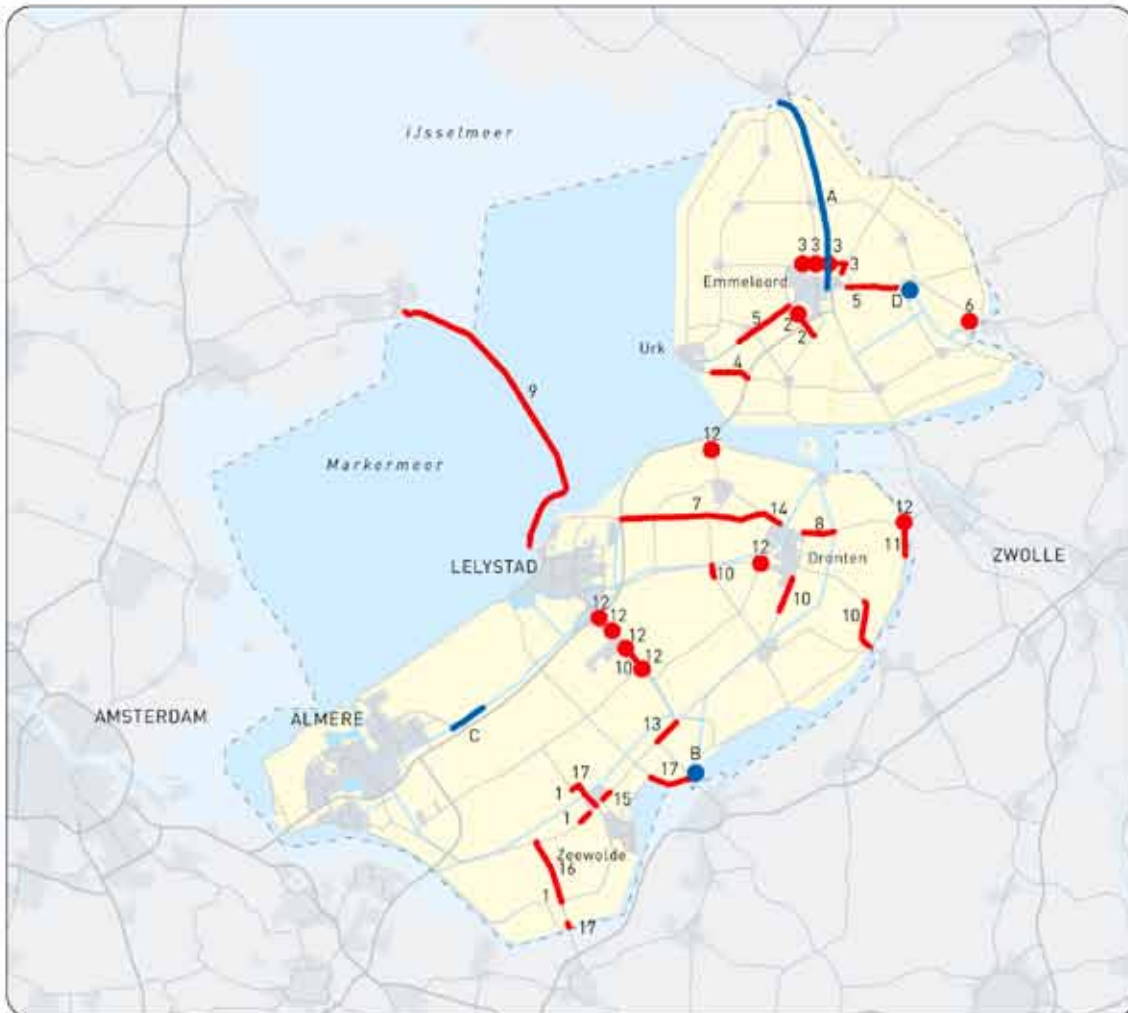
Toevoegingen voorziening niet jaarlijks onderhoud

Toevoegingen NJO voorzieningen (x € 1000)	2011	2012	2013	2014
Voorziening NJO Landwegen	5.279	5.279	5.279	5.279
Voorziening NJO Vaarwegen	1.302	1.474	1.474	1.584

Ontwikkeling stand voorziening niet jaarlijks onderhoud

Stand NJO voorzieningen per 31/12 (x € 1000)	2011	2012	2013	2014
Voorziening NJO Landwegen	6.012	5.856	5.250	5.249
Voorziening NJO Vaarwegen	865	989	508	967

UITVOERING 2011



Wegen

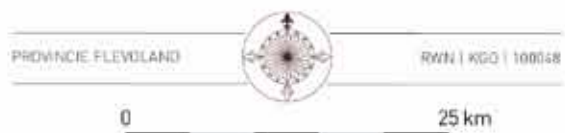
1. Vervanging beplanting fase 2 Nijkerkerweg, vervanging populierenfietspad en aanbrengen boombeplanting Spiekweg
2. Onderhoud verharding rijbaan en fietspad Hannie Schaftweg en reconstructie rotonde Hannie Schaftweg - Randweg
3. Onderhoud verharding rijbaan Muntweg en Kuinderweg, reconstructie rotonde Muntweg - Banterweg, reconstructie aansluiting Muntweg - A6 en onderhoud kunstwerk Muntweg - Lemstervaart
4. Aanleg landbouwpasseerstroken Domineesweg
5. Aanbrengen beplanting Urkerweg en Marknesserweg
6. Reconstructie Vollenhoverbrug
7. Aanleg autoweg N23
8. Aanleg parallelweg Hanzeweg
9. Opwaarderen weg Markerwaarddijk
10. Aanbrengen boombeplanting Swifterweg en Larserweg, vervangen en aanbrengen beplanting Elburgerweg en vervanging beplanting fase 1 Biddingringweg
11. Onderhoud verharding rijbaan Drontermeerdijk
12. Aanpassen haltes Kamperhoekweg, Hanzeweg, Dronterweg en Larserweg
13. Geluidmaatregelen Gooiseweg en onderhoud verharding rijbaan Gooiseweg NB en ZB
14. Onderhoud verharding rijbaan Dronterringweg

Wegen

15. Bijdrage aanleg tweede rijbaan Gooiseweg
16. Onderhoud verharding rijbaan Nijkerkerweg
17. Onderhoud verharding fietspad Knardijk, Nijkerkerweg en Spiekweg en onderhoud verharding rijbaan Spiekweg

Vaarwegen

- A. Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart
- B. Groot onderhoud Blauwe Dromer bij Hoge Dwarsvaart
- C. Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lage Vaart
- D. Groot onderhoud Marknessersluis



10201

Vervanging beplanting fase 2 Nijkerkerweg, vervanging populierenfietspad en aanbrengen boombeplanting Spiekweg



Problematiek

De iepenbeplanting langs de Nijkerkerweg heeft veel last van de iepziekte. De populieren langs de Spiekweg, weerszijden van het fietspad (Hoge Vaart-Schollevaarweg), veroorzaken ernstige overlast aan de verharding.

Beschrijving oplossing

Het kappen van de oude beplantingen en het inplanten met jonge bomen. Voorgesteld wordt langs het fietspad van de Spiekweg alleen de rij aan de slootkant te herplanten.

Afbakening

Het project omvat:

- vervanging van de iepenbeplanting langs de Nijkerkerweg, deel vanaf de rotonde met de Spiekweg tot circa 1.500 meter noordelijk
- langs de Spiekweg worden de oude populieren vervangen aan weerszijden van het fietspad (Hoge Vaart-Schollevaarweg)
- langs de Spiekweg tussen de Baardmeesweg en de Gooiseweg wordt nieuwe aanplant aangebracht ter hoogte van het Horsterparc
- de beplanting aan weerszijden van de Spiekweg wordt (tussen de Hoge Vaart en de Baardmeesweg) aan weerszijden van de weg gedund
- De gewenste inrichting is beschreven in de (concept) Groenvisie.

Doelgroep

- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de groenstructuur van de provincie Flevoland
 2. de beleving voor de weggebruiker (incl. recreatieve fietsers) en omwonenden
 3. de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer

Overig: Afstemming met gemeente Zeewolde over beplanting Hortsterparc en eigenaar weiland waarin te dunnen bomen staan.

Financiën

Voor het gehele project is een bedrag gereserveerd van € 110.000. Vanuit de voorziening niet jaarlijks onderhoud wegen wordt een bedrag gedekt van € 85.000 en vanuit het PMJP een bedrag van € 25.000 voor het aanbrengen van boombeplanting langs de Spiekweg (Gooiseweg- Baardmeesweg).

Planning

2009	vergunningen, ontwerp, aanvraag subsidie
voorjaar 2011	kappen Spiekweg (Hoge Vaart-Schollevaarweg)
najaar 2011	kappen Nijkerkerweg
najaar 2011	kappen Spiekweg (Gooiseweg-Baarneesweg)
2012	aanplant Spiekweg (Gooiseweg-Baarneesweg)
2012	aanplant Spiekweg (Hoge Vaart-Schollevaarweg)
najaar 2012	aanplant Nijkerkerweg

Risico's

- Verkrijgen benodigde vergunningen (Boswet, Flora- en Faunawet)
- Aanwezigheid kabels en leidingen (pré-check is gedaan)

Relaties met andere projecten

[13201] Uitvoering samen met Gooiseweg (aanleg ontsnipperende maatregelen)



10112

Onderhoud verharding rijbaan en fietspad

Hannie Schaftweg en reconstructie rotonde Hannie Schaftweg - Randweg



Problematiek

Er vinden op provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. De berijdbaarheid van de rotonde Hannie Schaftweg - Randweg door (groot)vrachtverkeer is onvoldoende.

Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot plaatselijk matige rafeling, plaatselijk ernstige scheurvorming en lichte tot matige spoorvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de rijbaan in 2011 onder het gewenste kwaliteitsniveau "matig" daalt. Daarnaast is uit onderzoek gebleken dat ontsnipperende voorzieningen in dit gebied gewenst zijn ter bescherming van de Rugstreepad. De Rugstreepad is één van de kwetsbare diersoorten in Flevoland en komt relatief veel voor in de Noordoostpolder.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de verharding van de Hannie Schaftweg op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. De bestaande asfaltverharding van het fietspad wordt vervangen door een betonverharding.

Gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en

glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. De vormgeving van de rotonde wordt aangepast zodat deze voldoet aan de huidige eisen qua berijdbaarheid.

Als ontsnipperende voorziening wordt gedacht aan een tweetal tunnels onder de weg door. Exacte locatie, maatregel en inrichting worden in de voorbereidingsfase nader uitgewerkt.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan (incl. verharding rotonde bedrijvenpark) van de Nagelerweg tot de Randweg, het fietspad langs de Hannie Schaftweg vanaf de rotonde randweg tot aan de aansluiting met de Nagelerweg.
- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met het aanpassen van de vormgeving en middengebied van de rotonde bedrijvenpark, het ophogen van de bestaande bermen en met een eventuele uitvoering van werkzaamheden in de nacht.
- Wel is o.a. rekening gehouden met:
 1. de teerhoudendheid van de huidige asfaltbeton verharding
 2. het aanbrengen van markering op de rijbaan (EHK)
 3. De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer, omwonenden, bestemmingsverkeer bedrijventerrein en de recreatieve / toeristische fietser.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker, omwonenden en de bedrijven op het aanliggende bedrijvenpark.
- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de (weg)gebruiker en fietser
 2. het aspect duurzaamheid met betrekking tot de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer

Overig: Gemeente Noordoostpolder, RWS, bedrijventerrein en omwonenden

Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op € 1.055.000. Dekking vindt voor een bedrag van

€ 825.000 plaats uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en voor een bedrag van € 230.000 uit het investeringsbudget wegen. Als onderdeel van het investeringsbudget zijn de kosten voor de aanleg van ontsnipperende voorzieningen van € 60.000 gedekt voor de helft uit een bijdrage PMJP en een bijdrage vanuit het budget kleine investeringen wegen.

Planning

Voorbereiding: 2009

Uitvoering: 2011

Risico's

- Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden dan is voorzien.
- Vertraging van aankoop van de benodigde grond m.b.t. het aanliggende fietspad.
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

Geen.

11133

**Onderhoud verharding rijbaan Muntweg en Kuinderweg,
reconstructie rotonde Muntweg - Banterweg,
reconstructie aansluiting Muntweg - A6 en onderhoud kunstwerk Muntweg - Lemstervaart**



Problematiek

Er vinden op provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. De berijdbaarheid van de rotonde Muntweg - Banterweg door(groot) vrachtverkeer is onvoldoende en op de aansluiting Muntweg-A6 (beide zijden) vinden relatief veel ongevallen plaats. Tevens is de verwachting dat op basis van de huidige schadekenmerken (matige tot plaatselijk ernstige rafeling en lichte tot plaatselijk matige scheurvorming) het kwaliteitsniveau van de verharding van de Kuinderweg in 2011 onder het gewenste kwaliteitsniveau "matig" daalt. Daarnaast blijkt uit visuele inspecties dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk in de Muntweg over de Lemstervaart dusdanig is dat dit in 2011 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft, wordt het noodzakelijk geacht om o.a. de voegconstructie te herstellen, beton te repareren en te conserveren,

hemelwaterafvoer aan te passen en de taludbekleding te herstellen.

Gelijktijdig met het uitvoeren van het niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. De vormgeving van de rotonde wordt aangepast zodat deze voldoet aan de huidige eisen qua berijdbaarheid. De aansluiting Muntweg-A6 wordt gereconstrueerd waarbij wordt gedacht aan de aanleg van rotondes.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Kuinderweg van de aansluiting Muntweg (incl. kruising) tot de Dukaat, de rijbaan van de Muntweg van de Kuinderweg tot het Friese pad en het gedeelte van Lemstervaart tot de Banterweg inclusief rotonde Banterweg incl. zijtaken Banterweg/Espelerweg en de brug in de Muntweg over de Lemstervaart. Het viaduct over de A6 valt buiten de scope van dit project.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag. Tevens is rekening gehouden met het aanbrengen van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK)⁷.

- Er is in de calculatie met betrekking tot de rijbaan geen rekening gehouden met het moeten ophogen van de bestaande bermen en de aanwezigheid van teerhoudend materiaal in de Muntweg en Kuinderweg gezien het relatief recente uitgevoerd niet-jaarlijks onderhoud.
- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met nachtwerk.
- De kosten van kantstrookverruwing en bermverharding zijn gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer, omwonenden en instanties en bedrijven gevestigd aan Het Hooiveld.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. beschikbaarheid van het object
 3. het aspect duurzaamheid gezien het levensduur verlengend onderhoud m.b.t. de verhardingsconstructie
 4. de verbetering van de bereikbaarheid voor met name het vrachtverkeer als gevolg van de reconstructie van de bestaande rotonde Banterweg.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, gemeente NOP en omwonenden

Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op € 1.790.000. Dekking vindt voor een bedrag van € 910.000 plaats uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en voor een bedrag van € 880.000 uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: 2009
 Uitvoering: 2011

Risico's

- Uit de nog door een externe partij uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.
- Op basis van nader onderzoek kan er teerhoudend materiaal worden aangetroffen.
- Ter plaatse van de huidige reparatieplekken kan scheurvorming aanwezig zijn die vanuit de ondergrond afkomstig is waardoor plaatselijk extra gefreesd dient te worden.

Relaties met andere projecten

Geen.

⁷ De Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) zijn opgesteld volgens de principes van Duurzaam Veilig. De weggebruiker moet daardoor bijna als vanzelf het gewenste gedrag op een bepaald type weg vertonen. De EHK maken de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar.

11120

Aanleg landbouwpasseerstroken Domineesweg



Problematiek

De Domineesweg is de belangrijkste ontsluitingsweg van Urk met de A6. In 2008 maakten ongeveer 7.000 motorvoertuigen per dag gebruik van deze weg. Het verkeer neemt de laatste jaren toe. Het landbouwverkeer maakt nu gebruik van de hoofdrijbaan. Dit verkeer belemmert steeds meer de doorstroming van het (vracht)verkeer en veroorzaakt verkeersonveiligheid.

Beschrijving oplossing

De provincie hanteert als norm dat bij ca. 10.000 motorvoertuigen per dag landbouwverkeer niet meer gewenst is op de hoofdrijbaan. Op termijn (richting 2020) wordt dus rekening gehouden met de aanleg van een parallelweg langs de Domineesweg. Landelijk zijn er recent ervaringen opgedaan met de aanleg van landbouwpasseerstroken als voorloper voor de aanleg van een parallelweg. Deze houden in dat op regelmatige afstanden uitwijkplaatsen voor landbouwverkeer worden aangelegd waardoor het autoverkeer de mogelijkheid wordt geboden landbouwverkeer te passeren.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het landbouwverkeer.
- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de (weg)gebruiker
 2. het aspect duurzaamheid met betrekking tot de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol Provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: Planontwikkeling samen met gemeenten Urk en Noordoostpolder en direct betrokken bewoners en organisaties

Financiën

De kosten voor de aanleg van landbouw passeerstroken worden geraamd op € 250.000 en gedekt vanuit de BDU (onderdeel inzet speerpunt Omgevingsplan Flevoland).

Planning

Vorbereiding: 2010
Uitvoering: 2011

Risico's

Geen.

Relaties met andere projecten

[11120] onderhoud verharding rijbaan Domineesweg (bbk Urk <> A6).

10203

Aanbrengen beplanting Urkerweg en Marknesserweg



Problematiek

Delen van deze beplanting zijn slecht ontwikkeld of ontbreken. Deze beplanting maakt deel uit van het assenkruis, een belangrijk groenelement in de Noordoostpolder. De aanplant is noodzakelijk om de kwaliteit van dit groenelement te verhogen.

Beschrijving oplossing

Het project omvat het herstel van de beplanting tussen de vaart en de weg langs de Urkerweg en de Marknesserweg door het (mogelijk) kappen van enkele bomen en het aanvullen van de beplanting met nieuwe bomen en struiken.

Afbakening

De gewenste inrichting is beschreven in de (concept) Groenvisie.

Doelgroep

- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de groenstructuur van de provincie Flevoland
 2. de beleving voor de weggebruiker (incl. recreatieve fietsers) en omwonenden
 3. de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol Provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: Geen

Financiën

De kosten voor het kappen en aanplanten bedraagt € 50.000. De kosten worden gedekt vanuit de bijdrage PMJP.

Planning

Vorbereiding: gedurende 2010 wordt o.a. het ontwerp en beplantingsplan uitgewerkt.
 Uitvoering: aanplant najaar 2011.

Risico's

Aandachtspunt is het gedeelten van de Urkerweg nabij de Hannie Schaftweg. Hier ontbreekt de beplanting geheel.

Relaties met andere projecten

Ten noorden van de Marknesserweg vindt ook aanplant plaats in het kader van de inrichting van de berm tussen de parallelweg en hoofdrijbaan.

11321

Reconstructie Vollenhoverbrug



Problematiek

De Vollenhoverbrug is gebouwd in 1941. Sinds de bouw is het verkeersbeeld van het verkeer over de weg en over het water veranderd. Er is meer weg- en scheepvaartverkeer en dat neemt nog steeds toe. Dagelijks passeren ca. 8.500 motorvoertuigen de Vollenhoverbrug. In toenemende mate leidt dit tot problemen en klachten:

- Veel langzaam- en snelverkeer dat tot filevorming leidt bij brugopeningen
- De (subjectieve) verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers door de smalle fietspaden aan weerszijden van de brug
- Toenemende wachttijden voor m.n. de recreatieve scheepvaart, maar ook beroepsvaart
- Smalle doorvaartbreedte en beperkte doorvaarthoogte voor de scheepvaart
- Geen bediening van de brug tijdens spitsperiodes wegverkeer (bloktijden)
- Vrachtwagens die met de wielen op de smalle fietsstrook rijden om elkaar te kunnen passeren.

Beschrijving oplossing

De provincie heeft samen met de stakeholders eind 2008/begin 2009 een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om de situatie te verbeteren. Er zijn 3 voorkeursoplossingen naar voren gekomen:

- aanpassen huidige brug
- nieuwe fietsbrug naast de huidige brug
- compleet vervangen van de huidige brug door een nieuwe brug

De laatste oplossing is gekozen en heeft ook de voorkeur van direct betrokken partijen. Een nieuwe brug heeft een breder dwarsprofiel voor het auto- en fietsverkeer. De vrije doorvaarthoogte van de brug wordt vergroot naar 3 meter waardoor de brug minder vaak geopend moet worden voor de passage van scheepvaart. De doorvaartbreedte van het beweegbare gedeelte wordt 10,5 meter zodat ook bredere schepen de brug kunnen passeren.

Afbakening

In de pré-verkenning zijn alle oplossingsrichtingen verkend om te komen tot een afgewogen voorkeur.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door met name het doorgaande verkeer (incl. fietsers) zowel op de weg als op het water.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. de verbetering van de bereikbaarheid.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer

Overig: De planontwikkeling vindt plaats samen met direct betrokken partijen, waaronder provincie Overijssel, gemeenten Noordoostpolder en Steenwijkerland, Royal Huisman Shipyard BV en de stakeholders

Financiën

De totale kosten van de reconstructie van de Vollenhoverbrug is begroot op € 7,5 miljoen.

De kosten worden als volgt gedekt:

- € 2,5 miljoen uit het infrafonds
- € 2,5 miljoen uit de BDU
- € 1,0 miljoen bijdrage PMJP (POP-gelden)
- € 1,0 miljoen bijdrage derden (provincie Overijssel, Royal Huisman Shipyard BV, gemeenten NOP en Steenwijkerland)
- € 0,5 miljoen uit de voorziening NJO vaarwegen

In 2011 staat een bedrag gereserveerd van € 4,750 miljoen.

Planning

Vorbereiding: In 2008/2009 zijn de plannen ontwikkeld. In 2009 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de definitieve oplossing. In 2010 wordt een besluit genomen over de daadwerkelijke aanbesteding en gunning

Uitvoering: De aanleg wordt voorzien in 2011/2012. Besloten is het project uit te voeren door middel van een D&C&M contract (Design, Build en Maintenance) met een taakstellend budget.

Risico's

- Niet tijdig rond zijn van de bestemmingsplanwijziging (voor 1 januari 2011) waardoor vertraging in voorbereiding en uitvoering. Het project wordt niet eerder definitief gegund dan de bestemming definitief is gewijzigd.
- Met partijen is afgesproken dat de meer- en minderkosten voor rekening zijn van de provincie Flevoland.

Relaties met andere projecten

De reconstructie van de Vollenhoverbrug maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen (versnelde uitvoering) om de negatieve gevolgen van de kredietcrisis voor de economie te beperken.

7101

Aanleg autoweg N23



Problematiek

De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de bestaande wegen in Flevoland Oost komt steeds meer onder druk te staan. Gezamenlijk met de provincies Noord-Holland en Overijssel en de gemeenten in dit gebied wordt gewerkt aan een gefaseerde verbetering van de gehele wegverbinding tussen Alkmaar en Zwolle. In Flevoland is gekozen voor de aanleg van een nieuwe autoweg N23 tussen Lelystad en Dronten en voor het traject Dronten-Kampen is een voorkeur uitgesproken voor uitbouw van de bestaande Hanzeweg (N307).

Beschrijving oplossing

De verbetering van de oost-west verbindingen door de gefaseerde aanleg van de N23 tussen Alkmaar en Zwolle. Voor het gedeelte van de N23 tussen Lelystad en Dronten is besloten tot een gelijktijdige aanleg met de Hanzelijn. De N23 wordt zoveel mogelijk gebundeld met de Hanzelijn en loopt van de A6 bij Lelystad naar de Dronerringweg bij Dronten.

Afbakening

Tot de scope van dit project behoort de aanleg van een autoweg voorzien van Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.

Doelgroep

Regionaal wegverkeer.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: In samenwerking met gemeenten Lelystad en Dronten

Financiën

De totale kosten voor het project bedragen € 26,59 miljoen voor de periode 2006 tot en met 2011 (inclusief de kosten voor archeologie).

Voor het jaar 2011 staat er een bedrag van € 5,73 miljoen gereserveerd. Dit wordt gedekt voor een bedrag van € 1,675 miljoen vanuit de BDU, € 0,385 miljoen vanuit het PMJP (herinrichting terrein van Robert Morris, incl. fietspad en tunnel en aanleg groenvoorzieningen langs de N23), € 1 miljoen als bijdrage van de gemeente Dronten, € 0,190 miljoen vanuit de reserve grootschalige kunstprojecten, € 0,260 miljoen vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en het restant van € 2,220 miljoen uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: in 2008 is de planologische procedure afgerond en in 2009 de grondaankoop

Uitvoering: de aanleg is in 2009 gestart en de openstelling wordt verwacht begin 2012

Risico's

Meer- en minderwerk is voor risico van de provincie. Daarnaast loopt het tracé van de N23 voor een deel over een archeologische vindplaats.

Relaties met andere projecten

Geen.



(overzichtsfoto van de nieuwe rotonde in de Dronerringweg (N307) tussen Swifterbant en Dronten, welke onderdeel uitmaakt van de nieuwe provinciale weg N23 tussen Dronten en Lelystad. Op de foto is de middencirkel van de rotonde te zien, waar het vrijliggende fietspad in een tunnel onderdoor loopt.)

5101

Aanleg parallelweg Hanzeweg



Problematiek

De Hanzeweg (N307) wordt steeds drukker. In 2008 maakten ruim 13.000 motorvoertuigen per dag gebruik van deze weg. De aanwezigheid van landbouwverkeer leidt tot stagnatie in de doorstroming en tot onveilige verkeerssituaties.

Beschrijving oplossing

Om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren is de afgelopen jaren een begin gemaakt met de aanleg van een parallelweg. De parallelweg komt aan de zuidzijde van de Hanzeweg en kruist de Hoge Vaart door middel van een brug. Tevens is de parallelweg aangelegd tussen de Drontermeerdijk en de Hoge Vaart. Langs het resterende gedeelte van de Hanzeweg wordt naast een parallelweg ook een vrijliggend fietspad aangelegd.

Doelgroep

Regionaal wegverkeer.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer

Overig: Geen

Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op € 6,8 miljoen voor de periode 2005 tot en met 2011. Voor het jaar 2011 staat een bedrag gereserveerd van € 0,5 miljoen gedeeltelijk uit de BDU en voor de helft uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: in 2008/2009 is de planologische procedure afgerond en in 2009 is begonnen met de grondverwerving
Uitvoering: de eind oplevering wordt voorzien in 2011

Risico's

Geen.

Relaties met andere projecten

Geen.

12104

Opwaarderen weg Markerwaarddijk**Problematiek**

Op de Markerwaarddijk vinden regelmatig ernstige frontale aanrijdingen plaats. De hoofdoorzaak betreft frontale ongevallen waarbij een automobilist op de tegemoetkomende rijstrook is terecht gekomen, zonder dat sprake was van een inhaalmanoeuvre.

De vluchtstrook langs de weg is te smal voor het parkeren van (vracht)auto's en om op een veilige manier het beheer van de weg uit te voeren. Delen van de verhardingsconstructie zijn als gevolg van ouderdom en gebruik in kwaliteit afgenomen. Op basis van de huidige kwaliteit kan uitstel van onderhoud leiden tot afname van het comfort en mogelijk ook van nadelige invloed zijn op de verkeersveiligheid. De provincie vindt het probleem van de verkeersonveiligheid zo groot dat op korte termijn maatregelen nodig worden gevonden.

Beschrijving oplossing

Een harde rijbaanscheiding kan de ernstige frontale ongevallen voorkomen en kan worden aangelegd zonder verbreding van de dijk. Gedacht wordt aan een fysieke rijbaanscheiding met plaatselijk een inhaalstrook en een bredere vluchtstrook voor pechsituaties en calamiteiten- /beheerverkeer. Daarvoor is meer ruimte nodig op de dijk, zonder dat sprake is van een verbreding. Over de benodigde extra ruimte in het huidige profiel van de dijk vindt overleg plaats met de dijkbeheerder en is een geotechnische toets uitgevoerd omdat dit

niet ten koste mag gaan van de huidige sterkte van de dijk.

Afbakening

Oplossingsvarianten zijn verkend binnen het bestaande profiel van de dijk. Het breder maken van de dijk is mede gelet op de financiële consequenties geen optie.

Doelgroep

Fiets- en autoverkeer tussen de provincies Flevoland en Noord-Holland.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: Rijkswaterstaat (dijkbeheerder)

Financiën

De totale kosten van het opwaarderen van de Markerwaarddijk is begroot op € 20 miljoen. Voor het jaar 2011 staat een bedrag gereserveerd van € 5,375 miljoen.

De kosten worden als volgt gedekt:

- € 8 miljoen uit het infrafonds
- € 8 miljoen uit de BDU
- € 1,375 miljoen bijdrage Rijkswaterstaat
- € 2,625 miljoen uit de voorziening NJO wegen

Planning

Vorbereiding: In 2009 is de voorbereiding gestart met het uitvoeren van een geotechnische toets in overleg met RWS ten behoeve van het verkrijgen van een watervergunning van RWS

Uitvoering: De aanleg wordt voorzien in 2011 en 2012

Risico's

De Markerwaarddijk is een belangrijke verbinding tussen de Provincie Flevoland en Provincie Noord-Holland. Daarom dient er bijzondere aandacht te zijn voor het afsluiten van deze verbindingsweg.

Relaties met andere projecten

Het opwaarderen c.q. veiliger maken van de Markerwaarddijk maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen (versnelde uitvoering) om de negatieve gevolgen van de kredietcrisis voor de economie te beperken.



10201

Aanbrengen boombeplanting Swifterweg en Larserweg, vervangen en aanbrengen beplanting Elburgerweg en vervanging beplanting fase 1 Biddingringweg



Problematiek

Gelet op de leeftijd van de populieren langs deze wegen en de aanwezige verkeersintensiteit is vervanging noodzakelijk. De aanplantprojecten zijn gewenst vanuit het herstel van de beplantingstructuur langs provinciale wegen.

Beschrijving oplossing

Het project omvat twee boomvervangingen (Elburgerweg en Biddingringweg) en drie aanplantprojecten in het kader van het PMJP (Swifterweg, Larserweg en Biddingringweg). De Elburgerweg is een aandachtspunt in relatie tot de verkeersveiligheid. Voorgesteld wordt om hier een rij bomen terug te planten in plaats van de huidige twee rijen. Ook zal er langs de Elburgerweg een gedeelte worden aangeplant tussen de huidige beplanting en de Ellerweg (ontbrekende structuur).

Afbakening

De gewenste inrichting is beschreven in de (concept) Groenvisie.

Doelgroep

- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de groenstructuur van de provincie Flevoland
 2. de beleving voor de weggebruiker (incl. recreatieve fietsers) en omwonenden
 3. de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer

Overig:

Staatsbosbeheer wil haar beplanting langs de Elburgerweg in samenwerking met de provincie gelijktijdig vervangen.

Financiën

De totale projectkosten bedragen € 390.000. De kosten worden gedekt vanuit een bijdrage PMJP van € 280.000 en vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen voor een bedrag van € 110.000.

Planning

2010	voorbereiding
najaar 2011	kap Elburgerweg/Biddingringweg
najaar 2011	kap Biddingringweg/Larserweg/Swifterweg
2012	aanplant Biddingringweg/Larserweg/Swifterweg
najaar 2012	aanplant Elburgerweg/Biddingringweg

Risico's

- Verkrijgen benodigde vergunningen (Boswet, Flora- en Faunawet)
- Aanwezigheid kabels en leidingen (pré-check is gedaan)

Relaties met andere projecten

[10129] Onderhoud verharding fietspad Knardijk, Nijkerkerweg en Spiekweg en onderhoud verharding rijbaan Spiekweg.

9112

Onderhoud verharding rijbaan Drontermeerdijk



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2011 onder het gewenste kwaliteitsniveau "matig" daalt. Tevens vinden er op de provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers.
- Dit project draagt ten aanzien van maatschappelijke effecten bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker

2. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: geen

Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op € 465.000. Dekking vindt voor een bedrag van € 440.000 plaats uit de voorziening NJO wegen en voor een bedrag van € 25.000 uit het investeringsbudget wegen.

Als onderdeel van het investeringsbudget zijn de kosten van kantstrookverruwing en bermverharding gebaseerd op een normbedrag per kilometer en taakstellend voor een bedrag van € 25.000.

Planning

Vorbereiding: 2010
Uitvoering: 2011

Risico's

Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden.

Relaties met andere projecten

Geen.

11130

Aanpassen haltes Kamperhoekweg, Hanzeweg, Dronterweg en Larserweg



Problematiek

De bushaltes langs deze wegen voldoen niet aan de huidige eisen die worden gesteld aan toegankelijkheid voor minder-validen.

Beschrijving oplossing

De belangrijkste bushaltes langs deze wegen: Kamperhoekweg-Visvijverweg, Hanzeweg- Drontermeerdijk, Dronterweg-De West en bij de Larserweg-A6, -Meerkoetenweg, -Eendenweg en -Vogelweg worden beter toegankelijk gemaakt door verhoogde perrons en betere toegangspaden.

Doelgroep

Minder-validen die met het openbaar vervoer reizen.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: Busmaatschappij

Financiën

Vanuit de BDU (onderdeel OV-haltevoorzieningen) is € 200.000 beschikbaar voor de aanpassing van de bushaltes.

Planning

Vorbereiding: 2010
 Uitvoering: 2011

Risico's

Geen.

Relaties met andere projecten

Geen.

11131

Geluidmaatregelen Gooiseweg en onderhoud verharding rijbaan Gooiseweg NB en ZB



Problematiek

Er vinden op provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. De verkeersintensiteit op dit gedeelte van de Gooiseweg bedraagt ongeveer 27.000 motorvoertuigen per dag. De woningen langs deze weg krijgen te maken met geluidhinder. Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte dwarsonvlakheid en lichte tot matige scheurvorming) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2011 onder het gewenste kwaliteitsniveau “matig” daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud wordt de zijkant van de verharding voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. Er wordt geluid-arm asfalt aangebracht.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan inclusief de op- en afrit naar de Karakietweg, het kruisingvlak met de Ganzenweg en de in- en uitvoegstroken van en naar de aan de noorden zuidbaan gelegen brandstofverkooppunten.

- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met het moeten ophogen van de bestaande bermen, met nachtwerk.
- Er is een apart investeringsbedrag meegenomen voor het aanbrengen van een geluidsarme deklaag op dit traject.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag en ter plaatse van de scheurvorming op de rechterraijstrook het aanbrengen van een extra onderlaag. Tevens is rekening gehouden met:
 1. teerhoudendheid van de huidige asfaltbetonverharding
 2. het aanbrengen van markering (EHK)

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en omwonenden.
- Dit project draagt ten aanzien van maatschappelijke effecten bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: Gemeenten en omwonende

Financiën

De totale kosten zijn geraamd op € 950.000, waarvan € 650.000 gedekt uit de voorziening nietjaarlijks onderhoud wegen en € 300.000 uit het investeringsbudget wegen. Daarvan is € 50.000 bestemd voor kantstrookverruwing en bermverharding en € 250.000 voor geluidarm asfalt.

Planning

Vorbereiding: 2010
Uitvoering: 2011

Risico's

Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden.

Relaties met andere projecten

Geen.

11102

Onderhoud verharding rijbaan Dronerringweg



Problematiek

Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot plaatselijk matige dwarsonvlakheid) is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2011 onder het gewenste kwaliteitsniveau “matig” daalt. Tevens vinden er op de provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Dronterringweg voor het gedeelte vanaf de nieuw aan te leggen rotonde N23 tot de rotonde Rivierendreef (exclusief rotonde) en behoort de noordelijke rijbaan van de Dronterringweg voor het gedeelte van de rotonde Biddingringweg tot de rotonde De Noord (exclusief rotondes).

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag. Tevens is rekening gehouden met het aanbrengen van markering (EHK).
- Er is voor het gedeelte van rotonde N23 tot de Rivierendreef rekening gehouden met nachtwerk.
- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met het moeten ophogen van de bestaande bermen en de aanwezigheid van teerhoudend materiaal gezien het relatief recente uitgevoerd niet-jaarlijks onderhoud.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en inwoners van de gemeente Dronterringweg en Swifterbant.
- Dit project draagt ten aanzien van maatschappelijke effecten bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: Gemeente Dronterringweg

Financiën

Voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden is een bedrag geraamd van € 465.000.

Hiervan heeft € 425.000 betrekking op het niet jaarlijks onderhoud en € 40.000 ten behoeve van het aanbrengen van kantstrookverruwing en bermverharding.

Planning

Vorbereiding: gedurende 2009/2010

Uitvoering: de aanleg wordt voorzien in 2011

Risico's

Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden.

Relaties met andere projecten

Er is een relatie met de aanleg van de autoweg N23 (Lelystad-Dronten) en met de ontwikkeling van de plannen voor de realisatie van een passage (N23) ter hoogte van de gemeente Dronten.

10108

Bijdrage aanleg tweede rijbaan Gooiseweg



Problematiek

De gemeente Zeewolde is voornemens in 2011/2012 een ongelijkvloerse aansluiting te maken van Trekkersveld op de Gooiseweg. De provincie houdt er rekening mee dat de komende jaren een baanverdubbeling van de Gooiseweg wordt uitgevoerd. Het is gewenst ter plaatse van de nieuwe aansluiting de baanverdubbeling eerder uit te voeren.

De gemeente Zeewolde moet in het kader van De Blauwe Diamant de doorvaarthoogte onder de brug in de Gooiseweg over de Groenewoudsetocht verhogen. De gemeente voert dit in 2011 uit. Omdat de provincie de komende jaren ook hier een baanverdubbeling wil uitvoeren (met brug over de tocht) is het gewenst hier ter plaatse dit alvast uit te voeren. Het verkeer kan dan over de 2e rijbaan worden geleid zodat het verkeer geen hinder ondervindt van de verhoging van het huidige kunstwerk over de Groenewoudsetocht.

Beschrijving oplossing

De gemeente werkt het plan voor de ongelijkvloerse aansluiting uit. Het is nog onduidelijk of er ook een aansluiting in de richting van Polderwijk wordt gerealiseerd. De gemeente werkt in samenspraak met de provincie het plan voor de 2e rijbaan bij de Groenewoudsetocht uit.

Afbakening

De provincie draagt bij in de realisering van de tweede rijbaan ter plaatse van de projecten.

Doelgroep

Betere ontsluiting voor de bewoners en bedrijven in dit deel van Flevoland.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en mede-financier
Overig: Uitvoering vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de gemeente Zeewolde

Financiën

De kosten van het totale project zijn geraamd op € 5 miljoen. De kosten worden gedekt vanuit de BDU voor een bedrag van € 2,5 miljoen, vanuit het infrafonds van € 1,0 miljoen en het restant van € 1,5 miljoen uit het investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: in 2010 wordt door de gemeente Zeewolde met de voorbereiding gestart

Uitvoering: de aanleg wordt voorzien in 2011 en 2012

Risico's

Voortgang van het proces bij de gemeente Zeewolde.

Relaties met andere projecten

De beide projecten moeten passen in de planvorming omtrent de baanverdubbeling van de gehele Gooiseweg.

11132

Onderhoud verharding rijbaan Nijkerkerweg**Problematiek**

Op basis van het huidige schadekenmerken (lichte tot matige rafeling, matige scheurvorming en lichte tot plaatselijk matige spoorvorming) is het kwaliteitsniveau van de verharding onder het gewenste kwaliteitsniveau “matig” gedaald. Tevens vinden op de provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

Tot de scope van dit project behoort de rijbaan voor het gedeelte van de rotonde Spiekweg tot de las vóór de turborotonde Gooiseweg.

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag en plaatselijk extra bakfrozen ter plaats van scheurvorming.

- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met het moeten ophogen van de bestaande bermen, met nachtwerk en met het aanpassen van de vormgeving van de rotonde.
- Er is rekening gehouden met:
 1. teerhoudendheid van de huidige asfaltbetonverharding
 2. het aanbrengen van markering (EHK)
 3. het vervangen van de deklaag en tussenlaag van de rotonde Spiekweg.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruiker.
- Dit project draagt ten aanzien van maatschappelijke effecten bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de
 3. verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: Gemeente Zeewolde

Financiën

De kosten van het totale werk is geraamd voor € 995.000, waarvan € 895.000 betrekking heeft op niet jaarlijks onderhoud en € 100.000 voor het aanbrengen van kantstrookverruwing en bermverharding.

Planning

Vorbereiding: 2009/2010

Uitvoering: 2011

Risico's

Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden.

Relaties met andere projecten

Bouw van het windmolenpark aan de zuid-westzijde van de Nijkerkerweg en een te realiseren brandstofverkooppunt.

10129

Onderhoud verharding fietspad Knardijk, Nijkerkerweg en Spiekweg en onderhoud verharding rijbaan Spiekweg



Problematiek

Op basis van de huidige schadekenmerken is het kwaliteitsniveau van de verharding onder het gewenste kwaliteitsniveau “matig” gedaald. Tevens vinden er op de provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de verharding op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande verharding te vervangen. Voor het wegdeel door asfalt en voor de fietspaden door een betonverharding. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan voor het gedeelte vanaf de brug over de Hoge vaart (excl. brugdek) tot de aansluiting met de Schollevaarweg incl. bocht, het fietspad van de Nijkerkerweg langs de op- en afritten van en naar de Slingerweg, het fietspad van de Spiekweg van de brug over de Hoge vaart (excl.

brugdek) tot aan de oversteek met de Schollevaarweg.

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag en plaatselijk extra bakvriezen ter plaatse van scheurvorming. Tevens is rekening gehouden met het aanbrengen van markering (EHK).
- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met het moeten ophogen van de bestaande bermen, met nachtwerk en de aanwezigheid van teerhoudend materiaal gezien het relatief recente uitgevoerd niet-jaarlijks onderhoud.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de asfaltbeton verharding door een verharding van cementbeton.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer, (vracht)verkeer bestemming Trekkersveld, landbouwverkeer, recreatieve /toeristische fietser en fietsers vanuit Zeewolde met bestemming Harderwijk en Trekkerveld.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruiker en het bedrijventerrein Trekkersveld en agrariërs.
- Dit project draagt ten aanzien van maatschappelijke effecten bij aan:
 - de veiligheid van de weggebruiker en fietsers

2. bereikbaarheid in relatie tot het bedrijventerrein Trekkersveld
3. het aspect duurzaamheid m.b.t. het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: Gemeente Zeewolde,
Waterschap Zuiderzeeland en
Provincie Gelderland

Financiën

De kosten voor het totale werk zijn geraamd op € 615.000. Hiervan wordt een bedrag van € 565.000 gedekt vanuit de voorziening niet jaarlijks onderhoud wegen en een bedrag voor

€ 50.000 vanuit het investeringsbudget wegen ten behoeve van kantstrookverruwing en bermverharding.

Planning

Vorbereiding: 2009/2010
Uitvoering: 2011

Risico's

Op basis van nader onderzoek kan er teerhoudend materiaal aangetroffen worden of een zwaardere maatregel nodig zijn om de verhardingsconstructie te versterken.

Relaties met andere projecten

[10201] Vervanging populieren langs het fietspad en het aanbrengen van boombeplanting.

10128

Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart



Problematiek

Op basis van de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over verbetering van de waterkwaliteit in de Noordoostpolder. Met dit project wordt een start gemaakt met de aanleg van in totaal 29 kilometer NVO.

Beschrijving oplossing

Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan de verbetering van de waterkwaliteit. DLG⁸ heeft een pré-verkenning gemaakt met mogelijke locaties en typen aan te leggen oevers. De Lemstervaart (oostoever) is daarin als meest kansrijke vaart genoemd. Op basis daarvan zijn voorbereidingen gaande om te bepalen waar welk type oever met welke lengte aangelegd kan worden.

Afbakening

De oevers worden aangelegd aan de oostkant van de Lemstervaart.

Doelgroep

De oevers worden aangelegd op geleide van de KRW. Domeinen is eigenaar van het grootste deel van de oever, met Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer als direct verantwoordelijken. Het Flevolandschap is beheerder van een deel van de oever. Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat. Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de recreatie-toervaart.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
 Overig:

- Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, Flevolandschap, Staatsbosbeheer, gemeente Noordoostpolder, LTO Nederland
- project maakt onderdeel uit van het PMJP-programma

Financiën

Voor het aanleggen van de natuurvriendelijke oevers langs de Lemstervaart is een bedrag gereserveerd van € 1.186.000 (2011: € 693.000 en 2012: € 493.000). Dit bedrag wordt gedekt uit het investeringsbudget vaarwegen voor een bedrag van € 1.012.000 en vanuit een bijdrage van het DLG van € 174.000.

⁸ DLG staat voor Dienst Landelijk Gebied en is een agentschap van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Planning

Vorbereiding: 2010

Uitvoering: 2011 en 2012

Risico's

- RWS geeft geen vergunning om de oevers aan te leggen.
- Geen medewerking van Flevolandschap.

Relaties met andere projecten

Overige projecten met betrekking tot de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de NOP.



12325

Groot onderhoud Blauwe Dromer bij Hoge Dwarsvaart**Problematiek**

In 2007 is bij de sluis De Blauwe Dromer een zandmeevoerende waterstroom geconstateerd. Deze zogenaamde wel vormt een bedreiging voor de stabiliteit en voor de waterkerende functie van de sluis.

Beschrijving oplossing

Met een nader technisch onderzoek uit begin 2010 is nagegaan wat de problemen precies zijn. Het onderzoek heeft uitgewezen, dat op meerdere plaatsen lekkages moeten worden afgedicht. In de tussentijd zijn tijdelijke maatregelen getroffen die de situatie beheersbaar houden.

Afbakening

De kolk in de sluis wordt droog gezet om de lekkages af te dichten. Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt door de benedendeur te onderzoeken op putcorrosie, het beton te reinigen en diverse kleine werkzaamheden uit te voeren.

Doelgroep

De recreatietoervaart gebruikt de sluis als toegang tot de provincie Flevoland en tot de Randmeren.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
 Overig: Waterschap Zuiderzeeland,
 Watersportverbond e.a.

Financiën

De kosten voor het groot onderhoud aan sluis de Blauwe Dromer is geraamd op € 1.725.000. De kosten worden geheel gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2009/2010

Uitvoering: In het kader van overlastmanagement wordt het groot onderhoud uitgevoerd voor de start van het vaarseizoen (april 2011)

Risico's

- De maatregelen zijn nog niet klaar bij aanvang van het vaarseizoen.
- De maatregelen zijn niet afdoende en er treden nog steeds zandmeevoerende waterstromen op.

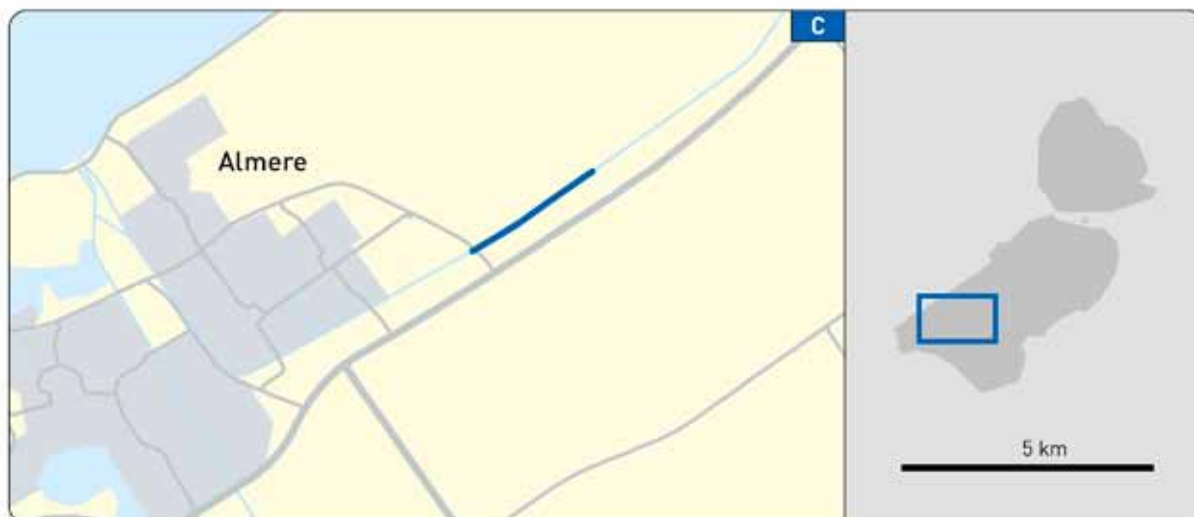
Relaties met andere projecten

Geen.



Kunstwerk bij sluis "De Blauwe Dromer".

11106

Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lage Vaart**Problematiek**

Door de uitgangspunten van het project Oostvaarderswold, waarbij de natuurvriendelijke oevers naast de verbetering van de waterkwaliteit ook moet dienen als fauna uittreed plaats, dient de plaats waar het Oostvaarderswold de Lage Vaart kruist heringericht te worden.

Beschrijving oplossing

De oevers worden deels vergraven om het beter aan te laten sluiten bij de landschappelijke en biologische eisen van het Oostvaarderswold.

Afbakening

De oevers krijgen een meer natuurvriendelijke vormgeving, waarvan de randvoorwaarden en inrichting wordt bepaald door het project Oostvaarderswold.

Doelgroep

De infrastructuur Oostvaarderswold heeft een functie voor de ecologie en recreanten.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Vaarwegbeheerder en initiatiefnemer
 Overig: Project Oostvaarderswold

Financiën

Vanuit het investeringsbudget vaarwegen wordt een bedrag voor dit project beschikbaar gesteld van € 100.000.

Planning

Vorbereiding: 2010
 Uitvoering: 2011

Risico's

De planning en uitvoering wordt geheel bepaald door de voortgang van de werkzaamheden in het kader van het project Oostvaarderswold in dat gebied.

Relaties met andere projecten

Project Oostvaarderswold

11310

Groot onderhoud Marknessersluis



Problematiek

Om de overlast voor de burger te beperken en uit efficiency redenen is het provinciale beleid dat eens in de zeven jaar groot onderhoud wordt gepleegd aan de sluiscomplexen. De noodzakelijk werkzaamheden zijn op basis van visuele inspecties in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat het totaal van de werkzaamheden aan de Marknessersluis te veel is om in één jaar uit te voeren gepland voor 2015. Tevens is de sluis mechanisch / elektrisch nog niet toegerust voor de aanstaande installatie van de afstandsbediening van de vaarwegobjecten middels glasvezel.

Beschrijving oplossing

Om de sluiscomplexen te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft wordt o.a. de afsluitboom en kast vervangen, de hydraulische installatie vervangen en de cilinders van de hydraulische installatie brug gereviseerd. De vervanging van de mechanisch / elektrische installatie ten behoeve van de afstandsbediening wordt tegelijkertijd uitgevoerd.

Afbakening

De kolk van de sluis wordt niet drooggelegd (dit vindt plaats in 2015).

Doelgroep

De instandhouding via groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de beroeps- en pleziervaart te garanderen.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en initiatiefnemer
Overig: geen

Financiën

De projectkosten bedragen € 420.000 geheel gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2010

Uitvoering: 2011

Risico's

Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

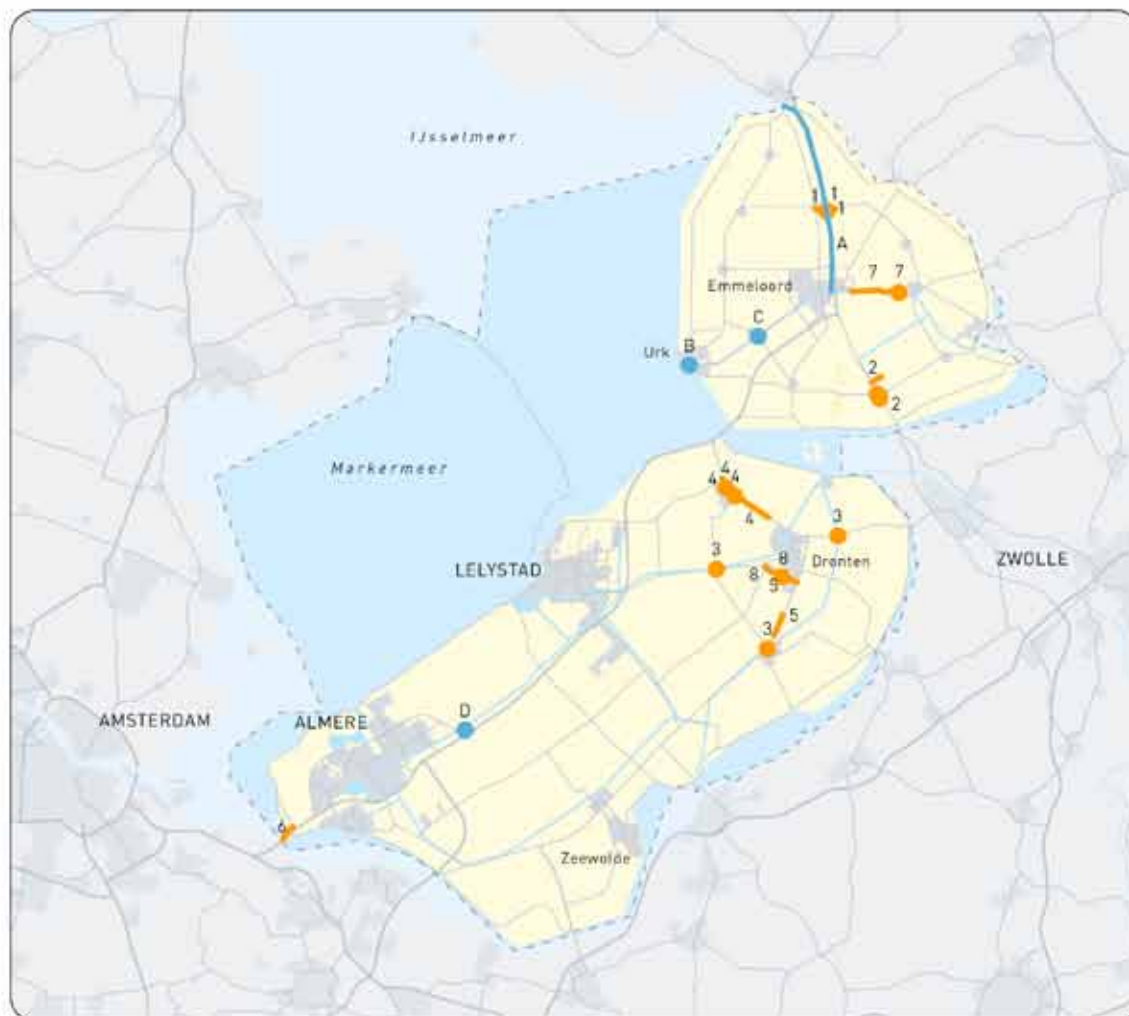
[11310] Marknessersluis, groot onderhoud 2015

[06321] Afstandsbediening vaarwegobjecten



Marknessersluis

VOORBEREIDING 2012

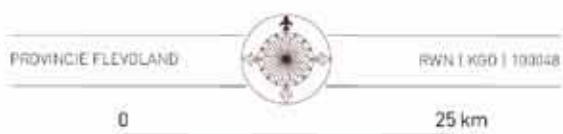


Wegen

1. Onderhoud verharding rijbaan, parallelweg, fietspad Oosterringweg en onderhoud kunstwerk Oosterringweg - Lemstervaart
2. Aanleg carpoolplaats en ontsluitingsweg bedrijventerrein en verplaatsen busstation in Ens
3. Onderhoud kunstwerken Hanzeweg - Hoge Vaart, Swifterweg - Hoge Vaart en Swifterweg - Lage Vaart
4. Onderhoud verharding Dronerringweg en Kamperhoekweg, aanleg rotondes Dronerringweg - Biddingweg en Dronerringweg - De Poort
5. Vervangen beplanting fase 2 Biddingringweg en dunning laanbeplanting Dronterweg
6. Bijdrage busbaan Pampusweg - Hollandse brug
7. Aanleg parallelweg Marknesserweg en reconstructie kruispunt Marknesserweg - Emmeloordseweg
8. Onderhoud verharding Dronterweg en aanleg rotonde De Zuid

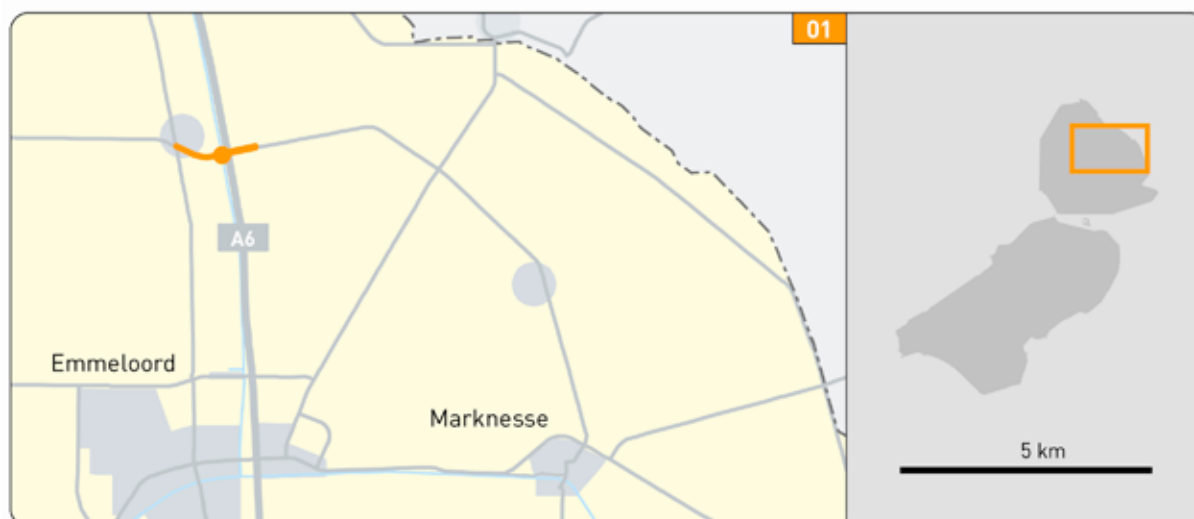
Vaarwegen

- A. Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart
- B. Groot onderhoud Urkersluis
- C. Vervangen remmingwerken Tollebekerbrug
- D. Aanleg recreatiesteiger Lage Vaart - OostvaardersWold



12109

Onderhoud verharding rijbaan, parallelweg, fietspad Oosterringweg en onderhoud kunstwerk Oosterringweg - Lemstervaart



Problematiek

Op basis van de huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding van de parallelweg en van het fietspad in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau “matig” daalt. Op basis van de visuele inspectie blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van het kunstwerk in de Oosterringweg over de Lemstervaart in 2012 de veiligheid en beschikbaarheid zou kunnen gaan beïnvloeden. Tevens vinden er op de provinciale weg regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. Uit onderzoek is gebleken dat ontsnipperende voorzieningen in dit gebied gewenst zijn ter bescherming van de Rugstreeppad. De Rugstreeppad is één van de kwetsbare diersoorten in Flevoland en komt relatief veel voor in de Noordoostpolder.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de verharding van de parallelweg en het fietspad op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande verharding te voorzien van respectievelijk een nieuwe deklaag en een betonverharding. Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft worden o.a. de voegconstructie herstelt, het beton gerepareerd en geconserveerd,

hemelwaterafvoer aangepast en de talusbekleding herstelt.

Gelijktijdig met het uitvoeren van niet-jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd.

Als ontsnipperende voorziening wordt gedacht aan een voorziening nabij de Lemstervaart (aan de kant van Bant). Exacte locaties, maatregel en inrichting wordt in de voorbereidingsfase nader uitgewerkt.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de verharding van de parallelweg langs de Oosterringweg voor het gedeelte van de rijksweg A6 tot het Friese pad, de verharding van de het fietspad Oosterringweg van de Banterweg tot het Friese pad inclusief het brugdek Lemstervaart, de brug in de Oosterringweg over de Lemstervaart.
- Met betrekking tot de parallelweg is rekening gehouden met het overlagen van de bestaande verharding met een nieuwe deklaag en oppervlakbehandeling.
- Tevens is rekening gehouden met het aanbrengen van markering op de rijbaan, parallelweg

(EHK) en het fietspad.

- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met het moeten ophogen van de bestaande bermen, uitvoering werkzaamheden in de nacht en teerhoudenheid van de bestaande verharding in verband met de te treffen onderhoudsmaatregel.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer, landbouwverkeer, omwonenden, toeristische- en recreatieve fietser.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de (weg)gebruiker en omwonenden.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de weggebruiker
 2. het aspect duurzaamheid gezien het levensduurverlengend onderhoud met betrekking tot de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en initiatiefnemer

Overig: Rijkswaterstaat, Waterschap
Zuiderzeeland, gemeente NOP
en omwonenden

Financiën

De totale kosten zijn geraamd op € 620.000.

Hiervan wordt € 515.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen, € 75.000 uit het investeringsbudget wegen ten behoeve van de aanleg van kantstrookverruwing en bermverharding en € 30.000 is gereserveerd voor de aanleg van ontsnipperende voorzieningen waartegenover een bijdrage van het PMJP staat van € 15.000 en een bijdrage vanuit de post kleine investeringen wegen van € 15.000.

Planning

Voorbereiding: 2010

Uitvoering: 2012

Risico's

- Uit de nog door een externe partij uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.
- Het kan noodzakelijk zijn dat door het verder achteruitgaan van de kwaliteit dan verwacht er plaatselijk gefreesd moet worden om de schade te herstellen. Risico is dat er dan beperkt (teerhoudend) asfaltgranulaat moet worden afgevoerd.
- Aanwezigheid kabels en leidingen (pré-check is gedaan)

Relaties met andere projecten

Geen.

8106

Aanleg carpoolplaats en ontsluitingsweg bedrijventerrein en verplaatsen busstation in Ens**Problematiek**

Er is sprake van een slechte ontsluiting van het bedrijventerrein te Ens. De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van De Baan in Ens is onvoldoende. Er ontbreekt een goede carpoolvoorziening en de aanwezigheid van bussen op het plein in Ens is niet langer gewenst.

Beschrijving oplossing

In 2009 is de studie Rondweg Ens afgerond. De ontsluitingsweg is de 1e fase van de rondweg. De aanleg van de N50 Ens-Ramspol maakt het mogelijk invulling te geven aan de bovengenoemde problemen. Deze houden in een gedeelte van de rondweg aanleggen als ontsluiting van het bedrijventerrein.

De carpoolplaats moet een capaciteit krijgen van 25 parkeerplaatsen met mogelijkheid uit te breiden met nog eens 25 parkeerplaatsen. De carpoolplaats kan op het huidige gedeelte van de Kamperweg worden aangelegd omdat deze de verkeersfunctie verliest.

Bij Ens komt een ongelijkvloerse aansluiting waardoor de lijnvoering van buslijn 141, 681 en 682 verandert. Bovendien ontwikkelt het dorp plannen om het plein in Ens aantrekkelijker in te richten waarbij geen plaats is voor het handhaven van het huidige busstation in het centrum. Rijkswaterstaat reconstrueert het huidige kruispunt Kamperweg-De Baan tot een ovaalrotonde. Het busstation kan worden verplaatst naar deze rotonde.

Doelgroep

Project is bedoeld voor carpoolers, bedrijven en bezoekers van het bedrijventerrein en voor OV-reizigers.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Opdrachtgever en initiatiefnemer
 Overig: Gemeente Noordoostpolder, Rijkswaterstaat en dorpsbelangen

Financiën

Totale projectkosten zijn geraamd op € 1.750.000. De kosten worden gedekt voor een bedrag van € 800.000 uit het investeringsbudget wegen, € 700.000 vanuit de BDU, € 210.000 vanuit de BDU (onderdeel OV-haltevoorziening) en een bijdrage van € 40.000 van de gemeente NOP voor het verplaatsen van het busstation.

Planning

Vorbereiding:
 2009/2010 Uitwerking ontsluitingsweg
 2010/2011 Planologische procedure en grondverwerving
 2010/2011 Besteksgereed maken en afspraken maken met RWS over gecombineerde uitvoering met N50
 Uitvoering: 2012

Risico's

- Vertraging van de planologische bestemmingsprocedure
- Voortgang van de aanleg van de N50 Ramspol-Ens door Rijkswaterstaat

Relaties met andere projecten

Aanleg N50 Ramspol-Ens door Rijkswaterstaat.

11311

Onderhoud kunstwerken Hanzeweg - Hoge Vaart, Swifterweg - Hoge Vaart en Swifterweg - Lage Vaart



Problematiek

Op basis van visuele inspecties blijkt dat het huidige kwaliteitsniveau van de kunstwerken de veiligheid en de beschikbaarheid in 2012 zou kunnen gaan beïnvloeden.

Tevens is tijdens onderhoudswerkzaamheden aan het kunstwerk Hanzeweg - Hoge Vaart in 2010 geconstateerd dat er vanuit het ontwerp te weinig ruimte aanwezig is tussen de langsliggers en het landhoofd om bij warme (zomer)dagen (>30 graden Celsius) de uitzetting van de liggers op te vangen. Dit probleem is van invloed op de veiligheid, maar met name op de beschikbaarheid van het kunstwerk.

Beschrijving oplossing

Om de kunstwerken te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft wordt o.a. het voegprofiel vervangen, de voegconstructie herstelt, beton gerepareerd en geconserveerd, de talubekleding herstelt en een (epoxy)slijtlaag aangebracht op het fietspad.

Om de uitzetting van de liggers op te vangen worden de voegen verruimd zodat er meer ruimte ontstaat. Uit efficiency redenen dienen de werkzaamheden te worden uitgevoerd na de bouw van het tweede kunstwerk in verband met de aanleg van de parallelweg Hanzeweg.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort het kunstwerk in de Hanzeweg over de Hoge Vaart, het kunstwerk in de Swifterweg over de Hoge Vaart en het kunstwerk in de Swifterweg over de Lage Vaart.
- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met:
 - Verkeersmaatregelen (mogelijk omleiding via de te realiseren brug in de parallelweg)
 - Uitvoering van de werkzaamheden overdag
 - Het niet vervangen van de asfaltverharding.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door de weggebruiker, de inwoners van Biddinghuizen, de toeristische-, recreatieve en schoolgaande fietsers en het doorgaande verkeer.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de gebruikers waaronder de inwoners van Biddinghuizen.
- Dit project draagt, ten aanzien van maatschappelijke effecten, bij aan de veiligheid van de weggebruiker en beschikbaarheid van het object (bereikbaarheid).

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever

Overig: Busmaatschappij, gemeente

Dronten en inwoners van

Biddinghuizen

Financiën

De totale projectkosten worden geraamd op € 210.000 en worden geheel gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Voorbereiding: 2010

Uitvoering: 2012

Risico's

Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

[5101] Aanleg parallelweg Hanzeweg en bouw tweede brug in parallelweg Hanzeweg.

12116

Onderhoud verharding Dronerringweg en Kamperhoekweg, aanleg rotondes Dronerringweg - Biddingweg en Dronerringweg - De Poort



Problematiek

Er vinden op de provinciale wegen regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. Op beide kruispunten vinden regelmatig ernstige ongevallen plaats. Tevens is de verwachting op basis van de huidige schadekenmerken (lichte tot plaatselijk matige dwarsonvlakheid en matige tot plaatselijk ernstige rafeling) dat het kwaliteitsniveau van de verharding in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau "matig" daalt.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. Op beide kruispunten wordt een rotonde aangelegd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Dronerringweg voor het gedeelte vanaf de nieuw aan te leggen rotonde N23 tot de

kruising met de Swiferringweg en de rijbaan van de Kamperhoekweg voor het gedeelte de kruising met de Swiferringweg tot het einde van de rijbaansplitsing na de kruising.

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag. Tevens is rekening gehouden met het aanbrengen van markering (EHK).
- Er is in dit project geen rekening gehouden met nachtwerk, aangezien de N23 dienst kan doen als omleidingsroute.
- Er is in de calculatie geen rekening gehouden met het moeten ophogen van de bestaande bermen en de aanwezigheid van teerhoudend materiaal gezien het relatief recente uitgevoerd niet-jaarlijks onderhoud.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer.
- Draagvlak dient gecreëerd te worden bij de weggebruikers en inwoners van de gemeente Dronten en Swifterbant.
- Dit project draagt ten aanzien van maatschappelijke effecten bij aan:
 - de veiligheid van de weggebruiker
 - het aspect duurzaamheid met betrekking tot het levensduurverlengend onderhoud van de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever

Overig: Gemeente Dronten en
busmaatschappij

Financiën

De totale projectkosten zijn geraamd op € 2.600.000, waarvan € 1.610.000 ten laste komt van het investeringsbudget wegen en € 990.000 betrekking geeft op het niet-jaarlijks onderhoud wegen.

Planning

Vorbereiding: 2010

Uitvoering: 2012

Risico's

Op basis van nader onderzoek kan er meer teerhoudend materiaal aangetroffen worden.

Relaties met andere projecten

[07101] aanleg autoweg N23

12201

Vervangen beplanting fase 2 Biddingringweg en dunning laanbeplanting Dronterweg**Problematiek**

De boomvervanging langs de Biddingringweg is noodzakelijk in verband met de huidige leeftijd van de populieren. Tevens dienen de bomen te worden vervangen gelet op de aanwezige verkeersintensiteit in relatie tot de verkeersveiligheid.

De laanbeplanting langs de Dronterweg veroorzaakt schade aan de verharding en er is onvoldoende ruimte tussen de bestaande bomenrij.

Beschrijving oplossing

De oude wegbeplanting wordt gekapt en jonge bomen ingeplant. Het aanplanten van bomen is gewenst vanwege de grote rol die deze beplanting vervult in de groenstructuur van de provincie Flevoland.

Afbakening

- De gewenste inrichting is beschreven in de (concept) Groenvisie.

Doelgroep

Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:

- de groenstructuur van de provincie Flevoland
- de beleving voor de weggebruiker (incl. recreatieve fietsers) en omwonenden
- de ecologie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland

Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: geen

Financiën

De totale projectkosten voor de periode 2012 en 2013 bedragen € 180.000, waarvan € 135.000 ten laste wordt gebracht van de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en € 45.000 als bijdrage vanuit het PMJP wordt ontvangen.

Planning

2011	aanvraag vergunningen, uitwerking ontwerp, aanbesteding, etc
2012	kap Dronterweg
najaar 2012	kap Biddingringweg
najaar 2012	aanplant Biddingringweg
2013	kap Biddingringweg en Elburgerweg
2013	aanplant Biddingringweg en Houtribweg
2014	aanplant Biddingringweg en Elburgerweg

Risico's

- Verkrijgen benodigde vergunningen (Boswet, Flora- en Faunawet)
- Aanwezigheid kabels en leidingen (pré-check is gedaan)

Relaties met andere projecten

Geen.

10117

Bijdrage busbaan Pampusweg - Hollandse brug



Problematiek

Gelet op de bereikbaarheid van Almere Poort is een direct OV-ontsluiting voor de bus nodig vanaf de Pampusweg naar de Hollandsebrug.

Beschrijving oplossing

De aanleg van een busbaan buiten de bebouwde kom van Almere Poort.

Afbakening

De randvoorwaarden en inrichting van het project wordt bepaald door de gemeente Almere.

Doelgroep

OV-reizigers.

Actoren

Formele

verantwoordelijkheid: Gemeente Almere

Rol provincie: Financierder

Overig: Rijkswaterstaat

Financiën

In het PMIT-programma staat een bijdrage aan dit project gepland van € 2.200.000. De bijdrage wordt gedekt vanuit de BDU en vanuit een bijdrage van BON-Route⁹.

Planning

Vorbereiding: 2009

Uitvoering: 2012

Risico's

Het project wordt volledig getrokken door de gemeente Almere

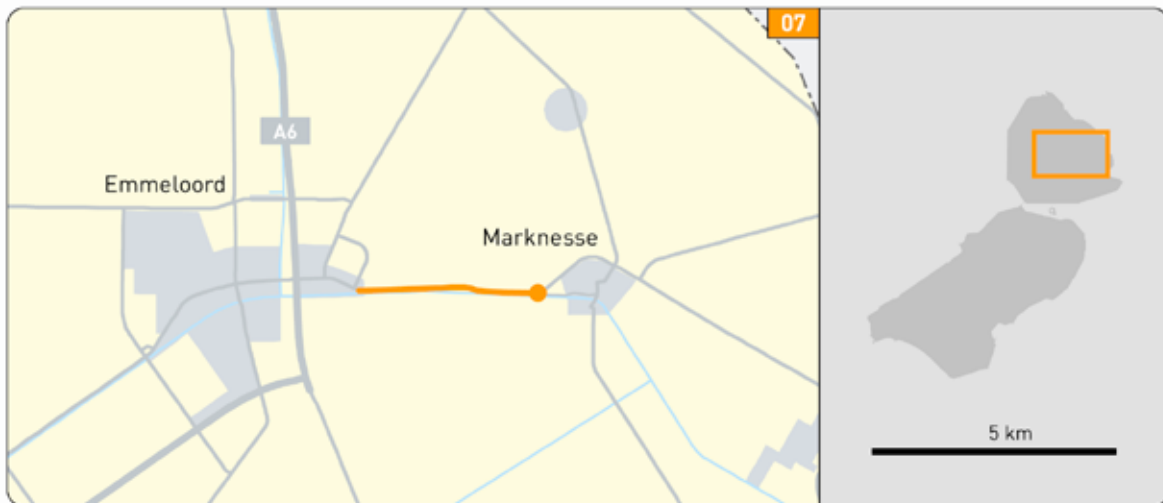
Relaties met andere projecten

Geen.

⁹ Stichting Fonds BONRoute is een uitwerking van de bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (2000). Het offensief bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad.

11101

Aanleg parallelweg Marknesserweg en reconstructie kruispunt Marknesserweg - Emmeloordseweg



Problematiek

De Marknesserweg (N331) wordt steeds drukker. In 2008 maakten 9.800 motorvoertuigen per dag gebruik van deze weg. De aanwezigheid van landbouwverkeer en een aantal uitritten /zijwegen leidt tot onveilige verkeerssituaties. De doorstroming van het verkeer wordt slechter.

Beschrijving oplossing

Om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren is de aanleg van een parallelweg de beste oplossing. De parallelweg komt aan de noordzijde van de Marknesserweg te liggen en kruist de Luttelgeestervaart door middel van een brug. In 2008 is een gedeelte parallelweg aangelegd tussen de Lindeweg en de rotonde bij het bedrijventerrein De Munt. De aanleg van dit gedeelte is primair bedoeld om het fietsverkeer visa versa de route Lindeweg-Emmeloord een veiliger route te geven. De aanleg van het resterende gedeelte van de parallelweg tussen de Lindeweg en Emmeloordseweg zorgt voor een verdere verbetering van de veiligheid en doorstroming. Voor de aansluiting van de parallelweg op de Marknesserweg en de verkeersveiligheid op het kruispunt Marknesserweg-Emmeloordseweg wordt op dit kruispunt een rotonde aangelegd.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer en landbouwverkeer.

- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de (weg)gebruiker
 2. het aspect duurzaamheid met betrekking tot de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
 Overig: Geen

Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op € 3,5 miljoen. Dekking vindt voor de helft plaats uit de BDU en voor de helft uit het provinciale investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereiding: in 2009 is de planologische procedure gestart evenals de grondverwerving
 Uitvoering: de aanleg wordt voorzien in 2012

Risico's

- Vertraging van aankoop van de benodigde grond.
- Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

Geen.

12119

Onderhoud verharding Dronterweg en aanleg rotonde De Zuid



Problematiek

Op basis van de huidige schadekenmerken is de verwachting dat het kwaliteitsniveau van de verharding van de Dronterweg (Biddingringweg<->Rietweg) in 2012 onder het gewenste kwaliteitsniveau 'matig' daalt. Tevens vinden er op de provinciale weg regelmatig ongevallen plaats ten gevolge van het van de weg raken van voertuigen. Op het kruispunt Dronterweg x de Zuid vinden regelmatig ernstige ongevallen plaats.

Beschrijving oplossing

Om de kwaliteit van de rijbaan op het conform de Nota Mobiliteit Flevoland gewenste minimale onderhoudsniveau te brengen is het noodzakelijk de bestaande asfaltverharding gedeeltelijk te vervangen. Gelijktijdig met het uitvoeren van niet jaarlijks onderhoud aan de verharding wordt de weg op breedte gebracht conform provinciale richtlijnen en aan de zijkant voorzien van een verruwing en glasbollen waardoor minder auto's van de weg raken. De wegberm wordt lokaal verstevigd. Op het kruispunt wordt een rotonde aangelegd.

Afbakening

- Tot de scope van dit project behoort de rijbaan van de Dronterweg voor het gedeelte tussen de Biddingringweg en de Rietweg.

- Er is in de uitgangspunten rekening gehouden met het vervangen van de huidige dek- en tussenlaag. Tevens is rekening gehouden met het aanbrengen van markering (EHK).
- Er is in dit project geen rekening gehouden met nachtwerk.
- De rotonde krijgt een aanzienlijke diameter gezien het feit dat hier een brede middenberm aanwezig is, o.a. ten behoeve van de buslijn.

Doelgroep

- Het projectresultaat zal gebruikt gaan worden door het doorgaande verkeer (incl. openbaar vervoer) en omwonenden.
- Dit project draagt, in het kader van maatschappelijke effecten, bij aan:
 1. de veiligheid van de (weg)gebruiker
 2. het aspect duurzaamheid met betrekking tot de verhardingsconstructie.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Wegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Geen

Financiën

De kosten voor het project zijn geraamd op € 1.140.000. Dekking vindt voor een bedrag van € 590.000 plaats uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen en voor € 550.000 uit het provinciale investeringsbudget wegen.

Planning

Vorbereitung: 2010

Uitvoering: de aanleg wordt voorzien in 2012

Risico's

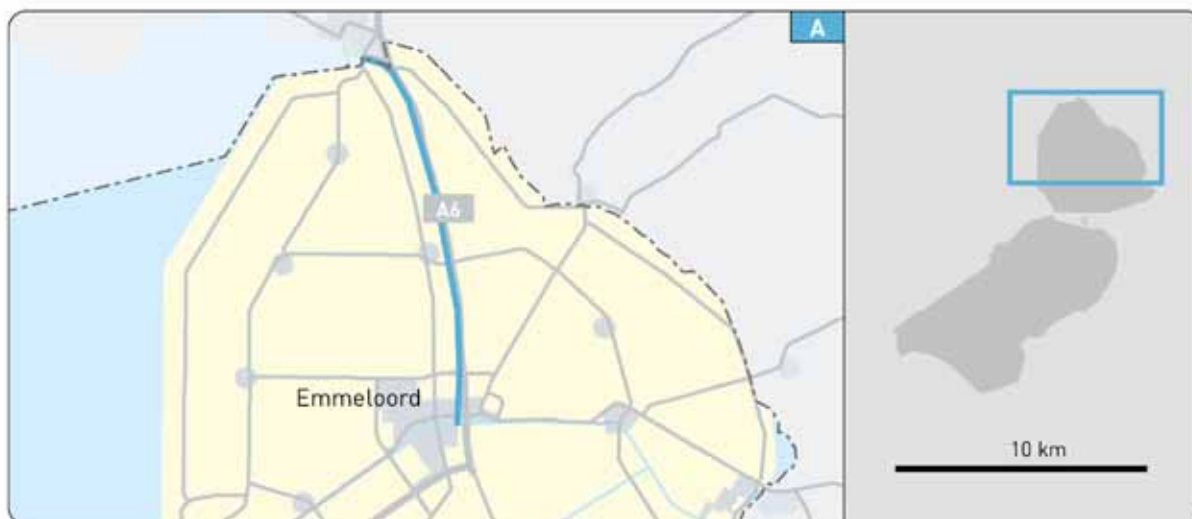
Aanwezigheid van ons niet bekend zijnde kabels en leidingen.

Relaties met andere projecten

[07101] aanleg autoweg N23

10128

Aanbrengen natuurvriendelijke oever Lemstervaart



Problematiek

Op basis van de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over verbetering van de waterkwaliteit in de Noordoostpolder. Met dit project wordt een start gemaakt met de aanleg van in totaal 29 kilometer NVO.

Beschrijving oplossing

Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan de verbetering van de waterkwaliteit. DLG heeft een pré-verkenning gemaakt met mogelijke locaties en typen aan te leggen oevers. De Lemstervaart (oostoever) is daarin als meest kansrijke vaart genoemd. Op basis daarvan zijn voorbereidingen gaande om te bepalen waar welk type oever met welke lengte aangelegd kan worden.

Afbakening

De oevers worden aangelegd aan de oostkant van de Lemstervaart.

Doelgroep

De oevers worden aangelegd op geleide van de KRW. Domeinen is eigenaar van het grootste deel van de oever, met Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer als direct verantwoordelijken. Het Flevoland-schap is beheerder van een deel van de oever. Naast verbetering van de waterkwaliteit wordt een bijdrage geleverd aan de diversificatie van de oever op het gebied van de natuurlijke habitat.

Het draagt ook bij aan de toeristisch-recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de recreatie-toervaart.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever

Overig:

- Rijkswaterstaat, Waterschap Zuiderzeeland, Flevolandschap, Staatsbosbeheer, gemeente Noordoostpolder, LTO Nederland
- project maakt onderdeel uit van het PMJP-programma

Financiën

Voor het aanleggen van de natuurvriendelijke oevers langs de Lemstervaart is een bedrag gereserveerd van € 1.186.000 (2011: € 693.000 en 2012: € 493.000). Dit bedrag wordt gedekt uit het investeringsbudget vaarwegen voor een bedrag van € 1.012.000 en vanuit een bijdrage van het DLG van € 174.000.

Planning

Vorbereiding: 2010

Uitvoering: 2011 en 2012

Risico's

- RWS geeft geen vergunning om de oevers aan te leggen.
- Geen medewerking van Flevolandschap.

Relaties met andere projecten

Overige projecten met betrekking tot de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de NOP.

11309

Groot onderhoud Urkersluis



Problematiek

Om de overlast voor de burger te beperken en uit efficiency redenen is het provinciale beleid dat eens in de zeven jaar groot onderhoud wordt gepleegd aan de sluiscomplexen. De noodzakelijke werkzaamheden zijn op basis van visuele inspecties in beeld gebracht.

Beschrijving oplossing

Om de sluiscomplexen te laten voldoen aan het minimale onderhoudsniveau waarbij de veiligheid en de beschikbaarheid gewaarborgd blijft wordt o.a. revisie uitgevoerd aan de beweegbare brug, de seinen vervangen, groot onderhoud aan het betonwerk, conserveren van de metalen brugklap en leuningen.

Afbakening

De drooglegging van de kolk moet buiten het vaarseizoen worden gepland, zodat het groot onderhoud relatief tot weinig overlast leidt bij de scheepvaart.

Doelgroep

De instandhouding via groot onderhoud gebeurt om de bedrijfszekerheid van de sluis voor de beroeps- en pleziervaart te garanderen. De tijdelijke afsluiting van de sluis zal dan ook met hen gecommuniceerd moeten worden.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
Overig: Waterschap Zuiderzeeland en Schuttevaer

Financiën

De projectkosten bedragen € 500.000 geheel gedekt vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2010
Uitvoering: 2012

Risico's

- Het onderhoud betekent, dat de sluis voor enige tijd moet worden drooggelegd. Dit benadeelt de beroepsvaart, die voor schepen langer dan 39 meter formeel geen alternatief heeft om de polder in te varen.
- Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.



Urkerluis

12311

Vervangen remmingwerken Tollebekerbrug



Problematiek

De remmingwerken bij de brug zijn in slechte staat en de technische levensduur is verlopen.

Beschrijving oplossing

Doel is om de remmingwerken in functioneel opzicht te verbeteren door vervanging. Bij het materiaal gebruik wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid.

Doelgroep

Belanghebbenden zijn de beroepsvaart en recreatietoervaart.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
Overig: geen

Financiën

De projectkosten zijn geraamd op € 200.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2011
Uitvoering: 2012

Risico's

Uit de nog uit te voeren technische inspectie kan blijken dat er meer onderhoud nodig is dan op basis van de visuele inspectie is waargenomen.

Relaties met andere projecten

Geen.

12118

Aanleg recreatiesteiger Lage Vaart - OostvaardersWold



Problematiek

De ontwikkeling van het recreatie gebied Oostvaarderswold vraagt om toegangsvoorzieningen voor de waterrecreatie.

Beschrijving oplossing

Ter hoogte van Oostvaarderswold een recreatiesteiger aanleggen (ligduur maximaal 3 dagen) aan de oostoever van de Lage Vaart.

Afbakening

Uitvoering grotendeels in kunststof. Aandacht voor aansluiting op bestaande /te ontwikkelen voet- en fietspaden.

Doelgroep

Doelgroep is de recreatietoerwaart, die het Oostvaarderswold wil bezoeken.

Actoren

Formele verantwoordelijkheid: Provincie Flevoland
 Rol provincie: Vaarwegbeheerder en opdrachtgever
 Overig: geen

Financiën

De projectkosten zijn geraamd op € 50.000 gedekt uit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen.

Planning

Vorbereiding: 2011
 Uitvoering: 2012

Risico's

Geen

Relaties met andere projecten

[11106] Lage Vaart aanleg natuurvriendelijke oever en Realisatie project Oostvaarderswold

Project- kosten	Naam project WEGEN												
	2011		2012		2013		2014		2015		Project- kosten		
	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	
	OOSTELIJK FLEVOLAND												
	7107		260	5.470									5.730
	5107			500									500
	12104			5.375	12.000								20.000
	10207			215									390
	11132			15									
	11102		55		15								200
	9112		55										465
	11130		440	25									465
	11102		425	40									200
	11133		650	50									950
	11311			250									210
	12116				50								210
	12116				65								180
	12119				95								2.600
	12207				990								1.140
	13116				590								620
	13117				500								570
	14107				110								2.000
	14104				750								2.470
	14105				750								1.815
	14106				50								660
	13120				500								30
	11118				65								1.100
	15207				15								1.000
	15108					45							135
	15107												590
													100
													43.920

Naam project WEGEN	2011		2012		2013		2014		2015		Project- kosten
	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	
VERKENNINGEN											
13115 N23 (t.h.v. Dronen) aanleg autoweg				4.800		4.800		4.800			9.600
14304 HANZEWEG aanleg tweede brug bij Roggeboetsluis								3.000		3.000	6.000
16101 HOGERING (Neonweg-Hollandsedreef) uitbouw 2x3										10.000	10.000
16102 TUSSENRIJG (A6-Buitenhoutsestraat) uitbouw 2x3										5.000	5.000
15110 KRUISPUNTEN benuttingsmaatregelen										2.000	2.000
SUBTOTAAL VERKENNINGEN						4.800		7.800		20.000	32.600
Naam project WEGEN	2011		2012		2013		2014		2015		Project- kosten
	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	investe- ringen	
ALGEMEEN											
11320 Niet-jaarlijks onderhoud verkeersregelinstanties en openbare verlichting	40		40		40		40		40		200
10304 Vervangen verkeersregelinstanties (Gooiseweg/Splekweg)	200										565
Vervangen openbare verlichting	365										
Engineering inhuur overige projecten		295		295		295		295		295	1.475
11323 Maatregelen verkeerslichten		50									50
11002 Verbeteren markering fietspaden		25									365
Inhaalslag essentiële herkenbaarheidskennmerken (EHK)		340									
Pilot verkeersmanagement		70		35							105
11117 Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)-panelen OV-haltes aanbrenge				531							531
12323 Vervangen openbare verlichting		385			155						540
12107 Verbeteren haltevoorziening (nader in te vullen)						150					150
14303 Vervanging verkeersregelinstanties (2 st. VR80 types 1e fase)									250	50	415
Vervangen openbare verlichting							115				
SUBTOTAAL ALGEMEEN	605	780	425	861	195	445	155	295	340	295	4.396

Naam project WEGEN	2011		2012		2013		2014		2015	
	inverte- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	inverte- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	inverte- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	inverte- ringen	niet- jaarlijks onder- houd	inverte- ringen	niet- jaarlijks onder- houd
UITGAVEN WEGEN										
Noordelijk Flevoland	1.985	5.910	765	7.555	2.970	665	1.820	700	880	100
Oostelijk Flevoland	1.885	12.175	4.495	14.175	1.165	125	2.320	1.585	2.165	3.830
Zuidelijk Flevoland	1.545	3.875	-	3.700	1.555	5.470	985	4.425	2.875	200
Verkenningen	-	-	-	-	-	4.800	-	7.800	-	20.000
Algemeen	605	780	425	861	195	445	155	295	340	295
TOTAAL BRUTO PROJECTKOSTEN WEGEN	6.020	22.540	5.685	26.291	5.885	11.505	5.280	14.805	6.260	24.425
BIJDAGEN WEGEN										
BDU (provinciaal deel infrastructuur)		788		788		788		788		788
BDU impuls vergroting verkeersveiligheid provinciaal wegennet		261		461		461		461		461
BDU (specifieke projecten) N23 (Lelystad-Dronten) 1e fase		1.675								
BDU (specifieke projecten) N23 aanleg autoweg t.h.v. Dronten						1.400		1.400		
BDU (specifieke projecten) Markerwaarddijk		2.000		6.000						
BDU (specifieke projecten) ontsluiting bedrijventerrein Ens				700						
BDU (specifieke projecten) parallelwegen Marknesseweg				1.600						
BDU (specifieke projecten) baanverduubeling Gooiseweg t.h.v. Trekkersveld		750		750						
BDU (specifieke projecten) parallelwegen Hanzeweg		250								
BDU (specifieke projecten) Vollehoeverbrug		1.250		1.250						
BDU (specifieke projecten) Busbaan Almere Poort (Pampusweg-Hollandsebrug)				1.100						
BDU (specifieke projecten) ontsluiting Luchthaven via Lanserweg								500		500
BDU (specifieke projecten) reconstructie turbolabonde Ganzenweg-Knardijk								500		500
BDU (specifieke projecten) baanverduubeling Gooiseweg t.h.v. Groenewoudsetocht		1.000				1.950		1.950		
BDU (specifieke projecten) Hogering uitbouw 2x3										5.000
BDU (specifieke projecten) Tussening uitbouw 2x3										2.500
BDU (specifieke projecten) benutting kruispunten										1.000
BDU OV-haltevoorzieningen (incl. toegankelijkheid en knooppunten)		200		210		300				
BDU OV-haltevoorzieningen DRIS-panelen				531						
BDU inzet speerpunt OPF (verkeersmanager en landbouwpasseerstroken)		195		35						
Infrafondas Markenwaarddijk		2.000		6.000						
Infrafondas Vollehoeverbrug		1.250		1.250						
Infrafondas baanverduubeling Gooiseweg t.h.v. Groenewoudsetocht		1.000				1.950		1.950		
Infrafondas Hogering uitbouw 2x3						1.400		1.400		
Infrafondas Hogering uitbouw 2x3								500		500
Infrafondas Tussening uitbouw 2x3										1.500
Bidrag gemeente Dronten N23 (Lelystad-Dronten) 1e fase		1.000								
Bidrag gemeente Dronten N23 aanleg autoweg t.h.v. Dronten				40				700		
Bidrag gemeente NOP verplaatsen busstation Ens				1.100						
Bidrag BON-Route Busbaan Almere Poort (Pampusweg-Hollandsebrug)										
Bidrag PMJUP N23 (Lelystad-Dronten) 1e fase		385								
Bidrag PMJUP (POP) Vollehoeverbrug		340		15		100				
Bidrag PMJUP ontsluitende maatregelen (50%)		1.000		15						
Bidrag budget kleine investeringen wegen ontsluitende maatregelen (50%)		30		15		25		60		15
Bidrag reserve grootschalige kunstprojecten N23 (Lelystad-Dronten) 1e fase		190		15		25		60		15
Bidrag RWS Markenwaarddijk		1.375								
Bidrag provincie Overijssel/SRN/Royal Huisman Vollehoeverbrug		250		250						
Bidrag rijk/provincie Overijssel Hanzeweg aanleg tweede brug bij Roggebotsluis								2.000		2.000
TOTAAL BIJDAGEN WEGEN	250	17.969	250	21.860	-	9.099	-	12.269	-	18.279
TOTAAL NETTO PROJECTKOSTEN WEGEN	5.770	4.571	5.435	4.431	5.885	2.406	5.280	2.536	6.260	6.146

	Naam project VAARWEGEN		Projectkosten						Projectkosten				
			2011		2012		2013			2014		2015	
			niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen		niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen
	NOORDELIJK FLEVOLAND												
10128	LEMSTERVAART aanbrengen natuurvriendelijke oever		693	493									1.186
11310	MARKNESSERSLUIS groot onderhoud		420										420
11321	VOLLENHOVERBRUG (bijdrage aan investeringswerk)		250	250									500
11309	URKERSLUIS groot onderhoud			500									500
12311	TOLLEBEKERBRUG vervangen remmingwerken			200									200
13110	NATUURVRIENDELIJKE OEVER aanbrengen (locatie nader te bepalen)						560					580	1.720
12310	LOSVALLEN groot onderhoud (locatie nader te bepalen)					100							100
12309	FRIESE SLUIS groot onderhoud					500							500
15301	VOORSTERSLUIS groot onderhoud										300		300
15304	MARKNESSERSLUIS groot onderhoud										500		500
	SUBTOTAAL NOORDELIJK FLEVOLAND		670	950	493	600	560	-	580	800	580		5.926
	NOORDELIJK FLEVOLAND												
	Naam project VAARWEGEN		2011		2012		2013		2014		2015		Projectkosten
			niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
	OOSTELIJK FLEVOLAND												
12325	BLAUWE DROMER groot onderhoud		1.725										1.725
13301	ELBURGERBRUG groot onderhoud en vervangen val					700							700
12313	LARSERSLUIS groot onderhoud					230							230
13111	LARSERVAART (Natuurpark) aanleg kanosteiiger						20					20	20
15103	LAGE VAARTX LAGE DWARSVAART aanleg kanosteiiger										20		20
	SUBTOTAAL OOSTELIJK FLEVOLAND		1.725	-	-	930	20	-	-	-	20	-	2.695
	OOSTELIJK FLEVOLAND												
	Naam project VAARWEGEN		2011		2012		2013		2014		2015		Projectkosten
			niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	niet-jaarlijks onderhoud	investeringen	
	ZUIDELIJK FLEVOLAND												
11106	LAGE VAART (Oostvaarderswold) bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever			100									100
12118	LAGE VAART (Oostvaarderswold) aanleg recreatiesteiger					50							50
13121	HOGE VAART (Oostvaarderswold) bijdrage aanleg natuurvriendelijke oever						100						100
14101	HOGE VAART (Oostvaarderswold) aanleg recreatiesteiger										50		50
14301	VAARTSLUIS / ZUIDERSLUIS groot onderhoud								700				700
	SUBTOTAAL ZUIDELIJK FLEVOLAND		-	100	-	50	100	-	700	50	-	-	1.000

COLOFON

Uitgave:

Provincie Flevoland
Afdeling Wegen, Verkeer en Vervoer
september 2010

Digitale versie:

www.flevoland.nl

Meer weten over het PMIT 2011-2015?

Mail of bel naar:

Peter Noordijk

Email: oordijk@flevoland.nl

Telefoon: 0320-265560

DTP/opmaak:

MultiCopy Lelystad